



# Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Sottocommissione VIA

**Parere n. 62 del 20 settembre 2024**

<b>Progetto:</b>	<b>Verifica di assoggettabilità alla VIA</b>  <b>Giochi olimpici e paralimpici Milano Cortina 2026 - Opera pubblica: S.S. 336 -Riqualificazione Busto Arsizio/Gallarate/Cardano</b>  <b>ID_VIP: 10654</b>
<b>Proponente:</b>	<b>Infrastrutture Milano - Cortina 2026 S.p.a.</b>

## **La Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS- Sottocommissione VIA**

### **1. Richiamata la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:**

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 e ss.mm.ii. recante “Norme in materia ambientale” (d’ora innanzi d. lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS) e l’art. 28 (Monitoraggio) e l’art. 29 (Sanzioni);
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n.191 del 25/05/2024, n.203 del 03/06/2024, n.227 del 17/06/2024, n. 244 del 01/07/2024 e n. 260 del 12 luglio 2024 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 245 del 02/07/2024 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, così come modificato dal decreto n. 269 del 23/07/2024.

### **2. Richiamate le norme e i principi che regolano la verifica di assoggettabilità a VIA, c.d. “screening”, e in particolare:**

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il d.lgs. del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” e ss.mm.ii. e in particolare:
  - l’art. 5, recante ‘definizioni’, e in particolare il comma 1, secondo cui “si intende per”:
    - lett. c) “Impatti ambientali: effetti significativi, diretti e indiretti, di un programma o di un progetto, sui seguenti fattori: Popolazione e salute umana; biodiversità, con particolare attenzione alle specie e agli habitat protetti in virtù della direttiva 92/43/CEE e della direttiva 2009/147/CE; territorio, suolo, acqua, aria e clima; beni materiali, patrimonio culturale, paesaggio, interazione tra i fattori sopra elencati. Negli impatti ambientali rientrano gli effetti derivanti dalla vulnerabilità del progetto a rischio di gravi incidenti o calamità pertinenti il progetto medesimo”;
    - lett. m), Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto”: “La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto”;
  - l’art. 19, recante ‘Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA’, e in particolare il comma 5, secondo cui “L’autorità competente, sulla base dei criteri

di cui all'Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi" (comma 5);

- gli Allegati di cui alla parte seconda del d.lgs. n. 152/2006, come sostituiti, modificati e aggiunti dall'art. 22 del d.lgs. n. 104 del 2017 e in particolare:
  - All. IV-bis, recante "Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19";
  - All. V, recante "Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 19";
- il decreto MATTM n. 52 del 30 marzo 2015 n. 52 recante "Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116";
- il decreto MATTM n. 308 del 24 dicembre 2015 recante "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";
- il d.P.R. n.120 del 13 giugno 2017 recante "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164";
- le Linee guida "Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening" (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU);
- le Linee Guida Comunità Europea "Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC";
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019;
- le Linee guida ISPRA n.133/2016 per la valutazione integrata di impatto ambientale e sanitario (VIAS) nelle procedure di autorizzazione ambientale (VAS, VIA, AIA);
- le Linee guida per la valutazione di impatto sanitario ISTISAN 19/09, come integrate con successivo Rapporto ISTISAN 22/35;

### **3. DATO ATTO CHE:**

- il progetto rientra tra quelli sottoposti a verifica di assoggettabilità nella tipologia elencata nell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del d.lgs. 152/2006, al punto 2 lettera h denominata *"modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)* e che prevede modifiche o estensioni la cui realizzazione potenzialmente può produrre impatti ambientali significativi e negativi all'istanza in esame;

- per questo intervento, si applica la disciplina prevista per i progetti ricompresi nel Piano Nazionale Ripresa e Resilienza (PNRR): l'opera è indicata, nell'Allegato 1 del Piano Complessivo delle Opere Olimpiche approvato con D.P.C.M. 8 settembre 2023, come C 20.0 "S.S. 336 - Riqualficazione Busto Arsizio - Gallarate – Cardano" nonché rientrante, ai sensi del comma 5 dell'articolo 1 del medesimo D.P.C.M., tra le opere cui si applica l'articolo 44 del decreto-legge n. 77 del 2021, in quanto espressamente richiamato dall'art 3 comma 11-bis del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, riguardante "Disposizioni urgenti per l'organizzazione e lo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026 e delle finali ATP Torino 2021 - 2025, nonché in materia di divieto di attività parassitarie". In particolare, il progetto rientra fra le "Opere essenziali" previste all'allegato 3 del decreto 07 dicembre 2020 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze (pubblicato su Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 26 del 01 febbraio 2021).
- ai dati e alle affermazioni forniti dal Proponente occorre riconoscere la veridicità dovuta in applicazione dei principi della collaborazione e della buona fede che devono improntare i rapporti tra il cittadino e la pubblica amministrazione ai sensi dell'art. 1, comma 1 bis della L. 241/90, fatte salve in ogni caso le conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci;

#### **4. RILEVATO CHE:**

##### **4.1. in ordine alla presentazione della domanda:**

- **la Infrastrutture Milano - Cortina 2026 S.p.a. (d'ora innanzi Proponente) con nota acquisita al prot. MASE-204296 in data 13/12/2023 presentava istanza per l'avvio della procedura di Verifica di assoggettabilità` alla procedura di V.I.A., comprensiva di screening per la Valutazione di Incidenza (VIncA), ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006, integrata con la Valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs. 152/2006, per il progetto di fattibilità tecnico-economica dell'opera pubblica "S.S. 336 - Riqualficazione Busto Arsizio/Gallarate/Cardano", con allegato all'elaborato Studio Preliminare Ambientale (elaborato T00IA20AMBRE01A) il parere favorevole ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs 42/04, parere di tutela paesaggistica e Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico da parte della Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Como, Lecco, Monza-Brianza, Pavia, Sondrio e Varese, PROT. 8208 del 31/3/2023.**
- la domanda veniva acquisita dalla Direzione Generale Valutazioni Ambientali, Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS (d'ora innanzi, Direzione), che comunicava la procedibilità dell'istanza con nota prot. n. MASE 7021 del 15/01/2024 recante: [ID: 10654] – "Procedimento di Verifica di assoggettabilità alla VIA-PNRR ai sensi dell'art. 19, del D.Lgs. 152/2006. Giochi olimpici

- e paralimpici Milano Cortina 2026 - Opera pubblica: "S.S. 336 -Riqualficazione Busto Arsizio/Gallarate/Cardano". **Ai sensi dell'art.10, comma 3 del D. Lgs.152/2006 tale procedura comprende anche la procedura di valutazione d'incidenza** di cui all'articolo 5 del D.P.R.357/1997 e lo Studio Preliminare Ambientale contiene gli elementi di cui all'allegato G del D.P.R. 357/1997 così come integrati dalle Linee guida nazionali per la valutazione di incidenza (VIncA)" pubblicate nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie Generale, n. 303 del 28/12/2019;
- la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS (d'ora innanzi CTVA), acquisiva la comunicazione sulla procedibilità dell'istanza con prot. n. CTVA 4799 del 15/04/2024;
  - con nota della Provincia di Varese, acquisita al protocollo MASE n. 30931 del 19/02/2024 venivano richieste integrazioni in particolare riguardo i volumi di traffico indotto in fase di cantiere e l'interferenza dell'infrastruttura con l'entrata in esercizio della Bretella Gallarate;
  - con nota del Parco Lombardo della Valle di Ticino, Prot 0001829 del 20/02/2024 Tit VI Cl 4 Fasc, acquisito al prot. MASE 32252 del 20/02/2024 venivano richieste integrazioni in particolare sugli interventi di trasformazione del bosco e i passaggi faunistici esistenti e potenziali;
  - il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE), nell'ambito delle attività di analisi e valutazione della documentazione tecnica pervenuta al MASE in seno alla Verifica di assoggettabilità alla procedura di V.I.A., **con nota prot. CTVA-4841 del 15/04/2024 richiedeva una serie di integrazioni documentali**. A seguito delle attività di analisi e valutazione della documentazione tecnica pervenuta, la Commissione, al fine di procedere con le attività istruttorie di competenza, richiedeva al Proponente integrazioni in merito ai seguenti argomenti: viabilità di cantiere; atmosfera, rumore, acque sotterranee, suolo, terre e rocce da scavo, biodiversità, piano di Monitoraggio ambientale, impatti cumulativi, progetto delle opere a verde e di mitigazione; dismissioni, sottopassi faunistici e altre connessioni;
  - con nota prot. CTVA. 6145 del 07/05/24 il **Proponente trasmetteva documentazione integrativa**;
  - la Provincia di Varese trasmetteva le proprie osservazioni di cui prot. Mase 0128668 del 11/07/2024 con considerazioni riguardanti in particolare la proposta di compensazioni ambientali elaborata attraverso l'applicazione del metodo STRAIN, in conclusione esprimeva parere favorevole alla non assoggettabilità a VIA del progetto;
  - il Parco Lombardo della Valle del Ticino trasmetteva proprie considerazioni di cui al documento Prot. 0007190 del 15/07/2024 Tit VI Cl 4 Fasc, protocollo Mase 0130658 del 15/07/2024, con la quale venivano espresse osservazioni riguardanti in particolare gli impatti cumulativi del progetto in esame con i lavori della bretella di Gallarate in corso di realizzazione e il parere favorevole in merito allo screening di Valutazione di incidenza ambientale;

- la Regione Lombardia trasmetteva il proprio parere con nota acquisita dalla Direzione con prot. n. MASE 0153531 del 20/08/2024, nel quale esprimeva parere favorevole all'esclusione di Valutazione di Impatto Ambientale, subordinato al fatto che il Proponente metta in atto tutti gli accorgimenti descritti;

#### 4.2. In ordine alla pubblicità:

- ai sensi dell'art.19, commi 2 e 3 del d.lgs. n.152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata in allegato alla domanda è stata pubblicata sul sito internet istituzionale dell'autorità competente e che la Direzione, con nota prot. n. MASE 7021 del 15/01/2024, ha comunicato a tutte le Amministrazioni e a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione su detto sito della documentazione <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/10483/15498>;

#### 5. CONSIDERATO CHE:

- ai sensi dell'art. 19 del d.lgs. n. 152 del 2006 lo Studio Preliminare Ambientale (d'ora innanzi, SPA) deve indicare gli elementi di cui all'All. IV-bis della Parte II del d.lgs. n. 152 del 2006;
- lo SPA elaborato dal Proponente e i documenti dallo stesso prodotti sono accessibili al sito <https://va.mite.gov.it/itIT/Oggetti/Documentazione/10483/15498>.
- in particolare sono stati prodotti in data 13/12/24 i seguenti elaborati:

codice elaborato	progressivo	Sezione e nome elaborato
		INQUADRAMENTO DELL'OPERA
T00EG00GENRE04_A.pdf	01	Elenco Elaborati - Verifica di Assoggettabilità a VIA
T00EG00GENRE02_A.pdf	02	Relazione Illustrativa
T00EG00GENRE03_A.pdf	03	Relazione tecnica generale
		INDAGINI
		Indagini Geognostiche ed Ambientali
T00GE00GEOPU01_A.pdf	04	Planimetria ubicazione Indagini geognostiche ed ambientali
	Geologia	STUDI GENERALI
T00GE00GEORE03_A.pdf	05	Relazione del piano di gestione delle materie
		IDROLOGIA E IDRAULICA
T00ID00IDRRE01_A.pdf	06	Relazione Idrologica e idraulica
T00ID00IDRST01_A.pdf	07	Opere Idrauliche - sezioni tipo e particolari
		PROGETTO STRADALE
		Asse Principale
P00PS00TRARE01A.pdf	08	Relazione tecnica stradale e di sicurezza ex art.4 del DM 22/04/04
P00PS00TRADV01A.pdf	09	Diagramma di visuale libera e di velocità - Carreggiata Nord
P00PS00TRADV02A.pdf	10	Diagramma di visuale libera e di velocità - Carreggiata Sud

		Planimetria e Profili di Progetto
P00PS00TRAFP01A.pdf	11	Profilo longitudinale asse Nord- Tav. 1/5
P00PS00TRAFP02A.pdf	12	Profilo longitudinale asse Nord - Tav. 2/5
P00PS00TRAFP03A.pdf	13	Profilo longitudinale asse Nord - Tav. 3/5
P00PS00TRAFP04A.pdf	14	Profilo longitudinale asse Nord - Tav. 4/5
P00PS00TRAFP05A.pdf	15	Profilo longitudinale asse Nord - Tav. 5/5
P00PS00TRAFP06A.pdf	16	Profilo longitudinale asse Sud - Tav. 1/5
P00PS00TRAFP07A.pdf	17	Profilo longitudinale asse Sud - Tav. 2/5
P00PS00TRAFP08A.pdf	18	Profilo longitudinale asse Sud - Tav. 3/5
P00PS00TRAFP09A.pdf	19	Profilo longitudinale asse Sud - Tav. 4/5
P00PS00TRAFP10A.pdf	20	Profilo longitudinale asse Sud - Tav. 5/5
		OPERE D'ARTE
P00VI01STRRE01A.pdf	21	Relazione tecnica descrittiva delle strutture CANTIERIZZAZIONE
T00CA00CANRE01A.pdf	22	Relazione sulla cantierizzazione
T00CA00CANCD01A.pdf	23	Corografia con l'ubicazione dei siti di cava, di deposito e dei percorsi di
T00CA00CANPU02A.pdf	24	Planimetria aree di cantiere e viabilità di servizio
T00CA00CANCRO1A.pdf	25	Cronoprogramma lavori
		DOCUMENTO DI FATTIBILITA' DELLE ALTERNATIVE
T00IA10AMBRE01A.pdf	26	Documento di fattibilità delle alternative
T00IA10AMBPL01A.pdf	27	Planimetria alternativa A
T00IA10AMBPL02A.pdf	28	Planimetria alternativa B STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE
T00IA20AMBRE01_A.pdf	29	Relazione
		INQUADRAMENTO TERRITORIALE E PROGETTUALE
T00IA20AMBPO01A.pdf	30	Planimetria di progetto su ortofoto
T00IA20AMBCT01A.pdf	31	Stralci dei piani territoriali e di settore - Piano Paesaggistico
T00IA20AMBCT02A.pdf	32	Stralci dei piani territoriali e di settore - Piano Provinciale
T00IA20AMBCT03A.pdf	33	Stralci dei piani territoriali e di settore - Strumenti urbanistici Comunali
T00IA20AMBCT04A.pdf	34	Carta dei vincoli ambientali e paesaggistici
T00IA20AMBCT05A.pdf	35	Carta delle aree naturali protette e aree natura 2000
T00IA20AMBCT06A.pdf	36	Carta tematica del piano di assetto idrogeologico
T00IA20AMBPL01A.pdf	37	Planimetria di progetto
T00IA20AMBPL02A.pdf	38	Planimetria generale interventi di inserimento paesaggistico e ambientale - Tav.
T00IA20AMBPL03A.pdf	39	Planimetria generale interventi di inserimento paesaggistico e ambientale - Tav.
T00IA20AMBSZ01A.pdf	40	Sezioni tipo interventi di inserimento paesaggistico e ambientale
T00IA20AMBSC01A.pdf	41	Documentazione fotografica
T00IA20AMBPL04A.pdf	42	Cantierizzazione: ubicazione delle aree di cantiere e viabilità di servizio
T00IA20AMBPL05A.pdf	43	Cantierizzazione: ubicazione cave, discariche, impianti e viabilità
T00IA20AMBSC02A.pdf	44	Schede di cantiere - Tav. 1/2

T00IA20AMBSC03A.pdf	45	Schede di cantiere - Tav. 2/2
		ANALISI AMBIENTALE
		Aria e clima
T00IA21AMBRE01A.pdf	46	Relazione componente atmosfera
T00IA21AMBPL01A.pdf	47	Mappe di Isoconcentrazione al Livello del Suolo - Polveri sottili (PM10) Media
T00IA21AMBPL02A.pdf	48	Mappe di Isoconcentrazione al Livello del Suolo - Polveri sottili (PM10) 90.4
		Rumore
T00IA22AMBRE01A.pdf	49	Relazione acustica
T00IA22AMBPL01A.pdf	50	Tavola delle zonizzazioni acustiche comunali - Tav. 1/4
T00IA22AMBPL02A.pdf	51	Tavola delle zonizzazioni acustiche comunali - Tav. 2/4
T00IA22AMBPL03A.pdf	52	Tavola delle zonizzazioni acustiche comunali - Tav. 3/4
T00IA22AMBPL04A.pdf	53	Tavola delle zonizzazioni acustiche comunali - Tav. 4/4
T00IA22AMBPL05A.pdf	54	Carta dei ricettori e dei punti di misura - Tav. 1/4
T00IA22AMBPL06A.pdf	55	Carta dei ricettori e dei punti di misura - Tav. 2/4
T00IA22AMBPL07A.pdf	56	Carta dei ricettori e dei punti di misura - Tav. 3/4
T00IA22AMBPL08A.pdf	57	Carta dei ricettori e dei punti di misura - Tav. 4/4
T00IA22AMBPL09A.pdf	58	Clima acustico diurno attuale: mappe orizzontali 4m p.c. e sezioni - Tav. 1/4
T00IA22AMBPL10A.pdf	59	Clima acustico diurno attuale: mappe orizzontali 4m p.c. e sezioni - Tav. 2/4
T00IA22AMBPL11A.pdf	60	Clima acustico diurno attuale: mappe orizzontali 4m p.c. e sezioni - Tav. 3/4
T00IA22AMBPL12A.pdf	61	Clima acustico diurno attuale: mappe orizzontali 4m p.c. e sezioni - Tav. 4/4
T00IA22AMBPL13A.pdf	62	Clima acustico notturno attuale: mappe orizzontali 4m p.c. e sezioni - Tav. 1/4
T00IA22AMBPL14A.pdf	63	Clima acustico notturno attuale: mappe orizzontali 4m p.c. e sezioni - Tav. 2/4
T00IA22AMBPL15A.pdf	64	Clima acustico notturno attuale: mappe orizzontali 4m p.c. e sezioni - Tav. 3/4
T00IA22AMBPL16A.pdf	65	Clima acustico notturno attuale: mappe orizzontali 4m p.c. e sezioni - Tav. 4/4
T00IA22AMBPL17A.pdf	66	Clima acustico diurno dello stato di progetto: mappe orizzontali 4m p.c. e
T00IA22AMBPL18A.pdf	67	Clima acustico diurno dello stato di progetto: mappe orizzontali 4m p.c. e
T00IA22AMBPL19A.pdf	68	Clima acustico diurno dello stato di progetto: mappe orizzontali 4m p.c. e
T00IA22AMBPL20A.pdf	69	Clima acustico diurno dello stato di progetto: mappe orizzontali m p.c. e sezioni
T00IA22AMBPL21A.pdf	70	Clima acustico notturno dello stato di progetto: mappe orizzontali 4m p.c. e
T00IA22AMBPL22A.pdf	71	Clima acustico notturno dello stato di progetto: mappe orizzontali 4m p.c. e
T00IA22AMBPL23A.pdf	72	Clima acustico notturno dello stato di progetto: mappe orizzontali 4m p.c. e
T00IA22AMBPL24A.pdf	73	Clima acustico notturno dello stato di progetto: mappe orizzontali 4m p.c. e
T00IA22AMBPL25A.pdf	74	Clima acustico diurno dello stato di progetto bonificato: mappe orizzontali 4m
T00IA22AMBPL26A.pdf	75	Clima acustico diurno dello stato di progetto bonificato: mappe orizzontali 4m
T00IA22AMBPL27A.pdf	76	Clima acustico diurno dello stato di progetto bonificato: mappe orizzontali 4m
T00IA22AMBPL28A.pdf	77	Clima acustico diurno dello stato di progetto bonificato: mappe orizzontali 4m
T00IA22AMBPL29A.pdf	78	Clima acustico notturno dello stato di progetto bonificato: mappe orizzontali
T00IA22AMBPL30A.pdf	79	Clima acustico notturno dello stato di progetto bonificato: mappe orizzontali
T00IA22AMBPL31A.pdf	80	Clima acustico notturno dello stato di progetto bonificato: mappe orizzontali
T00IA22AMBPL32A.pdf	81	Clima acustico notturno dello stato di progetto bonificato: mappe orizzontali



T00IA22AMBPL33A.pdf	82	Planimetria interventi di mitigazione acustica
T00IA22AMBST01A.pdf	83	Tipologici interventi di mitigazione acustica
		Geologia e acque
T00IA23AMBCT01A.pdf	84	Carta geologica con elementi di geomorfologia - Tav. 1/2
T00IA23AMBCT02A.pdf	85	Carta geologica con elementi di geomorfologia - Tav. 2/2
T00IA23AMBCT03A.pdf	86	Carta Idrogeologica - Tav. 1/2
T00IA23AMBCT04A.pdf	87	Carta Idrogeologica - Tav. 2/2
T00IA23AMBCT05A.pdf	88	Corografia dei bacini
T00IA23AMBCT06A.pdf	89	Planimetria Idraulica di piattaforma
		Territorio e patrimonio agroalimentare
T00IA24AMBCT01A.pdf	90	Carta dell'uso del suolo: matrice antropica
T00IA24AMBCT02A.pdf	91	Carta dell'uso del suolo: matrice agricola
T00IA24AMBCT03A.pdf	92	Carta dell'uso del suolo: matrice naturale Biodiversità (vegetazione, flora fauna, ecosistemi)
T00IA25AMBCT01A.pdf	93	Carta della vegetazione
T00IA25AMBCT02A.pdf	94	Carta della rete ecologica
		Paesaggio
T00IA26AMBCT01A.pdf	95	Morfologia del paesaggio e percezione visiva
T00IA26AMBCT02A.pdf	96	Carta del contesto paesaggistico
T00IA26AMBCT03A.pdf	97	Carta delle valenze artistiche, architettoniche, storiche e archeologiche
T00IA26AMBF001A.pdf	98	Fotosimulazioni
		Screening di incidenza
T00IA27AMBRE01A.pdf	99	Format proponente - LGN VINCA

– integrati in data 7/5/24 con i seguenti elaborati:

codice elaborato	Progressivo	Sezione e nome elaborato
B T00EG00GENRE04B.pdf	01	Elenco Elaborati - Verifica di Assoggettabilità a VIA
	INDAGINI	
B T00GE00GEOPU01B.pdf	04	Planimetria ubicazione Indagini geognostiche ed ambientali
	STUDI GENERALI	
A T00GE00GEORE01A.pdf	05	Relazione Geologica
B T00GE00GEORE03B.pdf	06	Relazione del piano di gestione delle materie
	CANTIERIZZAZIONE	
B T00CA00CANRE01B.pdf	23	Relazione sulla cantierizzazione
B T00CA00CANPU02B.pdf	25	Planimetria aree di cantiere e viabilità di servizio
B T00CA00CANCRO1B.pdf	26	Cronoprogramma lavori
	STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE	
B T00IA20AMBRE01B.pdf	30	Relazione Studio Preliminare Ambientale
	INQUADRAMENTO TERRITORIALE E PROGETTUALE	

T00IA20AMBPL04B.pdf	43	Cantierizzazione: ubicazione delle aree di cantiere e viabilità di servizio
T00IA20AMBSC02B.pdf	45	Schede di cantiere 1/2
	ANALISI AMBIENTALE	
	Aria e clima	
B T00IA21AMBRE01B.pdf	47	Relazione componente atmosfera
B T00IA21AMBPL01B.pdf	48	Mappe di Isoconcentrazione al Livello del Suolo - Polveri sottili (PM10) Media Annuale -
B T00IA21AMBPL02B.pdf	49	Mappe di Isoconcentrazione al Livello del Suolo - Polveri sottili (PM10) 90.4 percentile
	RUMORE	
T00IA22AMBRE01B.pdf	50	Relazione acustica
	GEOLOGIA E ACQUE	
T00IA23AMBCT06B.pdf	90	Planimetria Idraulica di piattaforma
	MONITORAGGIO AMBIENTALE	
101	Piano di Monitoraggio Ambientale Preliminare	

## 6. CONSIDERATO E VALUTATO CHE:

- la verifica viene effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V, parte seconda del d.lgs. n. 152/2006 e s.m.i., tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell'impatto potenziale, sono sintetizzabili come segue.

## 7. CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

L'intervento in oggetto risponde alle esigenze di **riqualificazione della S.S. 336, dal km 0+000 (Svincolo A8 di Busto Arsizio) al km 9+410 ca. (svincolo di Casorate Sempione, prima del Terminal 2 dell'Aeroporto di Malpensa)**, interessando i comuni di Olgiate Olona, Busto Arsizio, Cassano Magnago, Gallarate, Samarate e Cardano al Campo, in provincia di Varese (Regione Lombardia). Inoltre il Proponente ricorda che tale tipologia di intervento **si colloca nell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D. Lgs.152/2006, al punto 2 lettera H**. Il Proponente aggiunge poi che per questo intervento, si applica la **disciplina prevista per i progetti ricompresi nel Piano Nazionale Ripresa e Resilienza (PNRR)**.

Il Proponente dichiara che **il progetto ricade quasi interamente all'interno dell'area naturale protetta come definita dalla L. 394/1991 del Parco naturale lombardo della Valle del Ticino (EUAP0195) ma non interferisce neppure parzialmente con i siti della rete natura 2000 più prossimi (situati comunque tutti ad almeno oltre 3 km di distanza):**

- ZSC - Paludi di Arsago - IT2010011;
- ZSC - Brughiera del Vigano - IT2010010;
- ZSC - Brughiera del Dosso - IT2010012;

- ZSC - Ansa di Castelnovate - IT2010013;
- ZSC - Turbigaccio, boschi di Castelletto e lanca di Bernate - IT2010014;
- ZPS - Boschi del Ticino - IT2080301.

Pertanto, ai sensi dell'art.10, comma 3 del D. Lgs.152/2006 **la procedura in oggetto comprende la procedura di valutazione d'incidenza di cui all'articolo 5 del D.P.R.357/1997 e lo studio preliminare ambientale contiene gli elementi di cui all'allegato G del D.P.R.357/1997 così come integrati dalle Linee guida nazionali per la valutazione di incidenza (VIncA)**” pubblicate nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie Generale, n. 303 del 28/12/2019.

**Per quanto riguarda l'entità del Progetto, esso riguarda la riqualificazione e la messa in sicurezza della S.S.336 (da progressive km 0+000 a 9+410,60)** avente origine nel territorio del Comune di Busto Arsizio, collegando l'autostrada Milano-Varese all'uscita di Busto Arsizio al terminal 2 dell'aeroporto intercontinentale di Milano-Malpensa con un percorso a quattro corsie complessive su due carreggiate separate. Nella documentazione viene precisato che il progetto rientra tra le opere finanziate dal Decreto Olimpiadi Milano – Cortina 2026 e prevede una serie di interventi volti anche al miglioramento della sicurezza stradale.

La S.S.336, attualmente, presenta diversi **aspetti critici** quali:

- un elevato livello di incidentalità;
- uno sviluppo insufficiente delle corsie di immissione e diversione;
- dimensioni delle banchine ridotte;
- presenza di punti singolari nello spartitraffico;
- impiego di barriere acustiche carenti e vetuste;
- limiti di velocità e spazi di visibilità non adeguati.

Per la risoluzione di queste criticità/difficoltà, sono state **valutate due alternative di progetto** finalizzate all'adeguamento dell'infrastruttura e nello specifico:

- Alternativa A: applicazione sul tracciato della sezione di progetto “Categoria B” ridotta con modulo di corsie pari a 3.50 m e velocità massima di progetto di 100 km/h
- Alternativa B: applicazione sul tracciato della sezione di progetto “Categoria B” con modulo di corsie pari a 3.75 m e velocità massima di progetto di 100 km/h

Le due soluzioni ipotizzate differiscono unicamente per la scelta del calibro stradale di progetto ma hanno una notevole differenza in termini di interventi e quindi di costi, soprattutto nella fase costruttiva dell'opera scelta.

Per la scelta, il Proponente, ha utilizzato una metodologia di confronto basata sulla definizione di tre elementi:

- Macro Obiettivi (MO): che rappresentano i principali obiettivi di sostenibilità;
- Obiettivi Specifici (OS): collegati ai Macro – Obiettivi ma dipendono dalla specificità dell'iniziativa e pertanto definiti in funzione della stessa;
- Gli Indicatori: quantificano il grado di raggiungimento degli obiettivi specifici e anch'essi andranno definiti in funzione della specificità dell'iniziativa.

Attraverso la comparazione e la somma degli indicatori relativi alla stima degli impatti, che caratterizzano i diversi obiettivi specifici ed i relativi macro-obiettivi, è stata, quindi, individuata quale migliore alternativa di progetto l'alternativa A, ritenuta maggiormente affine agli obiettivi prefissati.

Il progetto di riqualificazione e messa in sicurezza dell'infrastruttura oggetto del presente studio prevede, le seguenti variazioni, che secondo elencazione da parte del Proponente, consistono in:

1. adeguamento e messa in sicurezza della carreggiata stradale ai sensi D.M. 05.11.2001;
2. allungamento corsie immissione/diversione degli svincoli esistenti (nel tratto d'intervento sono presenti 14 corsie di immissione e 14 di diversione, le quali sono state verificate e ridimensionate; vista la vicinanza di alcune di tali corsie, sono state previste nel progetto delle corsie di scambio);
3. rifacimento spartitraffico;
4. installazione nuovo impianto di illuminazione ai margini delle carreggiate (oggi previsto sullo spartitraffico centrale) con impiego di sorgenti luminose a LED;
5. realizzazione/allargamento banchina laterale pavimentata di larghezza variabile, di poco inferiore a quella di 1.75 m prevista dalla normativa;
6. sostituzione/installazione nuove barriere di sicurezza;
7. sostituzione/installazione nuove barriere acustiche adeguate in funzione dello studio acustico;
8. rifacimento segnaletica orizzontale e verticale;
9. aggiornamento limiti di velocità;
10. realizzazione di un nuovo impianto di raccolta e trattamento delle acque.

A seguito degli interventi, il tratto stradale oggetto dell'intervento risulterà compatibile con una categoria B (strada extraurbana principale) ma con ancora difformità rispetto alla normativa. Il Proponente prevede, quindi, l'impiego di una sezione di progetto più vincolante, di "tipo B ridotta" (3.50 m) nella quale il limite superiore dell'intervallo di velocità di progetto è ridotto a 100 km/h, anziché mantenere i 120 km/h previsti per legge per le strade di categoria B, con introduzione di opportuna segnaletica verticale per segnalare i limiti di velocità introdotti in fase di progetto a tutela della sicura fruizione dell'infrastruttura.

Il Proponente specifica infine che: *"le modifiche previste dall'intervento di riqualificazione e messa in sicurezza comporteranno nel complesso un miglioramento della sicurezza stradale e del confort di marcia nel tratto in esame"*.

A seguire, inquadramento dell'area di progetto tratta dalla relazione di "Cantierizzazione" elaborato T00CA00CANRE01B del maggio 2024:



Figura 2.1: Inquadramento area di intervento

Per quanto riguarda l’allestimento del **cantiere**, il Proponente specifica che si tratta di un’organizzazione in due macrofasi costruttive progressive, tali da consentire l’accesso e la fruibilità ai centri urbanizzati limitrofi nonché quella di ridurre al minimo le interferenze con la viabilità esistente.

- MACROFASE 1: Realizzazione del campo base e successiva esecuzione delle attività di allargamento e riqualifica della carreggiata della S.S. 336 sul lato destro, compresi il posizionamento della nuova illuminazione e delle barriere antirumore, operando contemporaneamente sia in direzione Malpensa che in direzione Milano;
- MACROFASE 2: Esecuzione delle attività di riqualifica dello spartitraffico e dismissione dell’impianto di illuminazione esistente, con chiusura della corsia di sorpasso in ambo le direzioni.

Il Proponente elenca le seguenti aree di cantiere, descritte nella “Relazione della cantierizzazione”, elaborato T00CA00CANRE01B di maggio 2024:

- un campo base CO.01, ubicato in posizione all’incirca baricentrica rispetto al tracciato stradale, di circa 11.332 mq;
- un cantiere operativo CO.02, ubicato in prossimità del viadotto sulla S.P. 20 al km 0+695, di circa 13.400 mq;
- un cantiere operativo CO.03, ubicato in prossimità del sottovia allo svincolo Cardano al Campo al km 5+402, di circa 11.400 mq;
- un’area di deposito temporaneo terre DT.01 di circa 5.300 mq;
- aree tecniche delle lavorazioni, localizzate lungo tutta la tratta oggetto di intervento, in corrispondenza delle principali opere d’arte ed in prossimità degli svincoli.

La durata dei lavori prevista è di circa 19 mesi (1.432 giorni naturali e consecutivi), come da elaborato T00CA00CANCRO1B “Cronoprogramma dei lavori”, maggio 2024. Il costo previsto è pari a € 40.000.000.

## 7.1 Dimensioni e concezione dell'insieme del progetto

Nell'ambito del criterio "dimensioni del progetto" si è tenuto conto delle altre caratteristiche progettuali direttamente relazionabili alla sua "dimensione" (es. superficie, capacità produttiva), quali l'utilizzazione di risorse naturali, la produzione di rifiuti, il potenziale inquinamento ambientale connesso alla realizzazione e all'esercizio dell'opera, tenendo conto che si tratta di interventi di miglioramento tecnico riguardanti un'opera, la SS 336, esistente.

## 7.2 Cumulo con altri progetti esistenti e/o approvati

In considerazione del fatto che il singolo progetto viene valutato anche in riferimento ad altri progetti localizzati nel medesimo contesto ambientale e territoriale, al fine di evitare la frammentazione artificiosa di un'opera o di un intervento e la valutazione isolata dei potenziali impatti ambientali, per tenere conto degli impatti ambientali derivanti dall'interazione con altri progetti è stato valutato il cronoprogramma, che, come chiarito nella documentazione integrativa, è stato elaborato tenendo in considerazione anche dello sviluppo del cantiere per la realizzazione della Bretella di Gallarate, il cui avvio è avvenuto a novembre 2023 con termine lavori previsto ad aprile 2027, rilevando che, secondo quanto indicato dal Proponente "...non vi saranno impatti cumulativi dati dai cantieri dei due progetti. Nello specifico, i lavori della S.S. 336 dal km 9+400 al km 3+500 saranno svolti durante i lavori della bretella e dal km 3+500 al km 0+000, tratto in cui ricade l'intersezione con la bretella, invece, successivamente all'entrata in esercizio della bretella, permettendo una riduzione di traffico sulla S.S. 336 con conseguenti effetti migliorativi sulla circolazione durante la fase di cantiere".

Circa la possibile presenza di impatti cumulativi a seguito della realizzazione dei due interventi (quali ad esempio sottrazione di suolo, o altri), con indicazioni sul coordinamento delle misure di mitigazione, l'Ente Parco Lombardo della Valle del Ticino scrive: "non siano stati adeguatamente stimati gli impatti cumulativi, considerando il progetto in esame in relazione con quanto connesso alla realizzazione dei lavori della SS 341 – bretella di Gallarate. Le integrazioni presentate affrontano infatti la questione in termini di tempistica di sovrapposizione dei lavori e delle conseguenze in termini di traffico e sulle componenti atmosfera e rumore. Oltre a quanto trattato, avrebbero dovuto essere sommati gli impatti sulla perdita e impermeabilizzazione di suolo (con le conseguenti ricadute sul comparto idrico, anche a fronte delle note problematiche sul deflusso delle acque, connesse agli eventi meteo intensi, soprattutto in un contesto che già risente di un'intensa urbanizzazione e infrastrutturazione) e sulle reti ecologiche nel comparto di area vasta che risentirà pesantemente delle due opere in progetto. A ciò si aggiunga la mancata trattazione delle possibili relazioni e connessioni tra opere di mitigazione e compensazione dei due progetti. Peraltro, a tal proposito, si sottolinea che, a lavori avviati, ancora non è stato definito il "Piano delle compensazioni paesaggistico ambientali" del progetto "Nuova S.S. 341 "Gallaratese", tratto da Samarate a confine con la provincia di Novara (Tratto Nord), dal km 6+500 (Svincolo 336 Nord) al km 8+844 (Svincolo Autostrada A8)" di cui alla Delibera CIPE n. 27 del 21 marzo 2018".

### 7.3 Utilizzazione di risorse naturali a seguito di intervento

#### A) Materie prime

Nella fase di cantiere, rispetto alla realizzazione degli interventi in progetto, il Proponente descrive le modalità di scavo e relativa tipologia dei materiali utilizzati specificatamente nella realizzazione dei rilevati stradali con attenzione al riutilizzo parziale dei materiali provenienti dagli scavi dotati di caratteristiche idonee allo scopo. Illustra poi l'eventuale approvvigionamento da cava, individuando cave di inerti ubicate entro un raggio massimo di circa 18 km.

A seguito di richiesta di integrazione e relativa valutazione di dettaglio dei quantitativi necessari, il Proponente specifica che: *“Nel bilancio terre il volume degli scavi è superiore al volume di terreno riportato e pertanto non sarà necessario approvvigionare materiale dall'esterno, ma dovrà essere portato a discarica una porzione del materiale scavato, come desumibile dalla seguente tabella riepilogativa:*

Tabella 4-13 Bilancio terre

Voce	Volume	m <sup>3</sup>	Calcolo
a	Volume complessivo materiale di scavo	59.137,81	Sterro
b	Volume di materiale riutilizzabile per rilevati	29.568,91	A seguito di caratterizzazione geotecnica e ambientale
c	Volume di materiali riutilizzabile per rilevati (ricompattato dopo sistemazione rilevato)	32.032,98	Volume (a) sottoposto a compattazione ( $c=b*1,3/1,2$ )
d	Fabbisogno volumetrico terre per rilevati	22.971,31	Da progetto
e	Volume da approvvigionare all'esterno	-9.061,67	$e=d-c$
f	Volume complessivo di terre e rocce di scarto allo stato mosso	53.051,23	$f=(a-c)*1,3$
h	Volume terreni da bonificare	19.987,14	
i	Volume terreni da bonificare allo stato mosso	25.983,28	$i=h*1,3$

A tale proposito, il Proponente presenta un'analisi territoriale, sviluppata in un ambito sufficientemente esteso intorno all'area d'interesse, per l'individuazione di siti estrattivi e impianti di smaltimento/recupero attivi, utilizzabili rispettivamente per l'approvvigionamento di materiali utili per la realizzazione delle opere previste e per il conferimento/recupero dei materiali non riutilizzati nell'ambito dell'intervento. Lo studio per individuare i potenziali siti estrattivi ha permesso di individuare le seguenti dal sito: FUSI s.r.l., comune di Uboldo, via IV Novembre, 194. Prodotti forniti: sabbie, ghiaie e calcestruzzi; GEORISORSE s.r.l., comune di Cislago, via Cascina Visconta 5. Prodotti forniti: argille e caolino; INERTI TICINO s.p.a., comune di Lonate Pozzolo, via S. Siro 1. Prodotti forniti: inerti; Cave Rossetti s.r.l., comune di Lonate Pozzolo, via XXIV Maggio 180. Prodotti forniti: inerti. Per l'ubicazione delle cave sopra menzionate si rimanda all'elaborato “Cantierizzazione: ubicazione cave, discariche, impianti e viabilità” (ref. T00IA20AMBPL05A). L'elenco che

il Proponente ritiene non esaustivo e non vincolante è stato redatto nell'ottica di verificare se sul territorio sia disponibile una quantità di materiale sufficiente alla realizzazione delle opere in progetto, aggiungendo che qualora si prevedano tempi lunghi per l'esecuzione dei lavori, prima dell'apertura del cantiere stesso, sarà necessario verificare l'effettiva disponibilità dei quantitativi e dei siti prescelti.

Le principali lavorazioni previste nella fase di cantiere comprendono:

- a. preparazione del piano di posa dei rilevati **con materiali provenienti da cava**
  - b. preparazione del piano di posa dei rilevati su scarpate esistenti mediante gradonatura profonda
  - c. sistemazione in rilevato
  - d. terreno vegetale per rivestimento delle scarpate
- riempimenti: ulteriore materiale servirà come riempimento di depressioni morfologiche naturali.
  - scotico: consistente nella rimozione ed asportazione del suolo, del terreno vegetale di qualsiasi consistenza e con qualunque contenuto d'acqua, nella rimozione ed asportazione di erba, radici, cespugli, piante e alberi, da effettuarsi preventivamente a tutte le lavorazioni di scavo, avendo cura di rimuovere completamente tutto il materiale vegetale, inclusi ceppi e radici, alterando il meno possibile la consistenza originaria del terreno in sito. Lo scotico, laddove realizzato propedeuticamente alla preparazione del piano di posa di rilevati prevede, oltre alle operazioni di asportazione del terreno vegetale, il costipamento del fondo scavo ed il riempimento con materiali idonei. Lo scotico è stabilito fino alla profondità di 20 cm al di sotto del piano campagna. Il materiale vegetale scavato, se ritenuto idoneo dalla D.L., potrà essere accantonato all'interno dei tre cantieri operativi C.01, C.02 e C.03 nelle apposite aree di stoccaggio, per essere successivamente utilizzato per il rinterro o per il rivestimento delle scarpate, in caso contrario dovrà essere trasportato a discarica.

Nel documento relativo allo screening di incidenza (elaborato T00IA27AMBRE01A, pag 7) sono indicate le superfici naturali, oggetto di interferenza con l'opera, sulla quali avverrà l'asportazione di terreno vegetale, pari a 86.716,26 mq di cui 25.309,38 in modo definitivo. A pag 267/335 dello SPA (elaborato T00IA20AMBRE01B di maggio 2024) il Proponente indica come totale della superficie agricola espropriata in modo definitivo sui 5 Comuni interessati dall'opera, in 25.348 mq (anche se non è indicata l'unità di misura). Come da stralcio a seguire:

Tabella 5-26 Superficie agricola espropriata in ciascun comune

Comune	2111 - seminativi semplici	2112 - seminativi arborati	21142 - Colture floro-vivaltiche protette	Totale espropri
Busto Arsizio	0	0	0	5157
Cardano al Campo	0	31	0	5782
Cassano Magnago	0	0	0	928
Gallarate	2653	0	184	12321
Olgiate Olona	0	0	0	1160
<b>Totale</b>	<b>2653</b>	<b>31</b>	<b>184</b>	<b>25348</b>



In risposta all'osservazione c), punto 1.a nel parere della Regione Lombardia emesso con protocollo 1446-2023 del 09.05.2023 a seguito della Conferenza dei Servizi preliminare, il Proponente ha provveduto a quantificare l'uso suolo delle aree sottratte in via definitiva, riportati nella tabella a seguire (cap. 5.2.4.2 dello SPA):

Uso suolo	Superficie (mq)	Destinazione da progetto
Bosco	5.206	Vasca di accumulo acqua piovana
Agricolo	1.859	Vasca di accumulo acqua piovana
Aree verdi urbane	10.633	Vasca di accumulo acqua piovana
Tessuto urbano discontinuo	1.167	Vasca di accumulo/ripristino
Aree boscate urbane	4.064	Vasca di accumulo/ripristino

#### **B) Fabbisogni idrici**

- in fase di cantiere, non vengono descritti fabbisogni idrici specifici
- in fase di esercizio, non vengono descritti fabbisogni idrici specifici

### **7.4 Produzione di rifiuti**

In fase di cantiere, i prodotti delle attività previste in progetto che vengono classificati come rifiuti e non riutilizzabili in sito e portati in idonei impianti di smaltimento, saranno prevedibilmente materiali di fresatura sovrastruttura stradale, materiali di scavo non riutilizzabili in situ come sottoprodotti, demolizione di calcestruzzo armato e non armato. Il Proponente presenta un'analisi territoriale, sviluppata in un ambito sufficientemente esteso intorno all'area d'interesse, per l'individuazione di siti estrattivi e impianti di smaltimento/recupero attivi, utilizzabili rispettivamente per l'approvvigionamento di materiali utili per la realizzazione delle opere previste e per il conferimento/recupero dei materiali non riutilizzati nell'ambito dell'intervento. Nello specifico vengono individuati i seguenti impianti, posti ad una distanza massima di 17 km dall'area di intervento:

- Cave Rossetti s.r.l., comune di Lonate Pozzolo, via XXIV Maggio 180. Prodotti autorizzati: cemento, mattoni, inerti;
- SIR – Società Italiana Rottami, Comune di Cassano Magnago, via Valdarno 51. Prodotti autorizzati: legno, metalli, imballaggi, rifiuti non pericolosi;
- FUSI s.r.l., comune di Uboldo, via IV Novembre, 194. Prodotti autorizzati: terre e rocce, cemento, mattoni e inerti;

- ECONORD Discarica, comune di Mozzate/Gorla Maggiore, via Como. Prodotti autorizzati: rifiuti non pericolosi.

Per l'ubicazione delle discariche sopra menzionate il Proponente richiama l'elaborato "Cantierizzazione: ubicazione cave, discariche, impianti e viabilità" (ref. T00IA20AMBPL05A).

Nei documenti "Relazione del piano di gestione delle materie" e "Relazione sulla cantierizzazione", aggiornati a seguito della richiesta di integrazioni a maggio 2024, il Proponente illustra come il cantiere dell'opera porterà alla produzione di 59.137,81 mc di scavo. Viene stimato un quantitativo riutilizzabile all'interno del cantiere per rilevati pari a complessivi 29.568,91 mc, mentre la rimanente quota sarà destinati ad impianti di trattamento rifiuti. In merito alla presentazione del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo (PUT) redatto ai sensi del DPR 120/2017 per la quantità dei materiali da scavo che si intende riutilizzare, il Proponente afferma che procederà all'elaborazione di tutta la documentazione funzionale a dettagliare il bilancio materie e ad approfondire gli aspetti utili all'elaborazione di un documento idoneo, nella successiva fase progettuale, a seguito della conclusione della presente procedura di verifica di assoggettabilità a VIA e in relazione ai pareri acquisiti.

## 7.5 Inquinamento ed esternalità ambientali

In specifici capitoli lo SPA predisposto dal Proponente illustra come l'impatto dell'opera in progetto incida sulle componenti ambientali con particolare alle componenti "Rumore" e "Aria e clima" (di conseguenza riflesse sulla componente relativa alla "Salute umana"). A tale proposito sono state predisposte modellazioni acustiche per gli scenari di cantiere e di esercizio e analizzate le possibili mitigazioni. Per quanto riguarda la modifica della qualità dell'aria soprattutto in fase di cantiere, sono analizzate le incidenze e le buone pratiche adottate, mentre in fase di esercizio la realizzazione degli interventi previsti sull'infrastruttura attualmente esistente non determina un incremento del traffico, ma consente il raggiungimento di una maggiore velocità limite di percorrenza in sicurezza. Vengono inoltre considerati i possibili inquinamenti sulla matrice idrica soprattutto in fase di esercizio e descritti i sistemi di captazione delle acque meteoriche di piattaforma.

## 7.6 Aspetti socio-economici

La S.S.336 nella sua configurazione attuale presenta una serie di aspetti critici quali, elevato livello di incidentalità, uno sviluppo insufficiente delle corsie di immissione e diversione, dimensioni delle banchine ridotte, presenza di punti singolari nello spartitraffico, barriere acustiche carenti e vetuste, limiti di velocità e spazi di visibilità non adeguati, che verranno risolti con l'intervento previsto. A seguito degli interventi oggetto della presente valutazione, il tratto stradale risulterà compatibile con una categoria B (strada extraurbana principale) ma con ancora difformità rispetto alla normativa. Il Proponente prevede quindi l'impiego di una sezione di progetto più vincolante, di "tipo B ridotta" (3.50 m) nella quale il limite superiore dell'intervallo di velocità di progetto è ridotto a 100 km/h, anziché mantenere i 120 km/h previsti per legge per le strade di categoria B, con introduzione di opportuna segnaletica verticale per segnalare i limiti di velocità introdotti in fase di progetto a tutela della sicura fruizione dell'infrastruttura.

Il progetto rientra tra le opere finanziate dal Decreto Olimpiadi Milano – Cortina 2026 e prevede una serie di interventi volti anche al miglioramento della sicurezza stradale.

## **7.7 Rischio gravi incidenti e/o calamità inclusi quelli dovuti al cambiamento climatico, in base alle conoscenze scientifiche, dei rischi per la salute umana, ecc.**

### **• Rischio idrogeologico**

Per quanto concerne gli aspetti legati all’assetto idrogeologico, il Proponente rileva che l’infrastruttura stradale, già esistente, oggetto di riqualificazione interferisce con:

- le fasce A, B, B di progetto e C del Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) (Elaborato 8) e le aree P3/H, P2/M e P1/L dell’ambito RP incluse nel Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) del Torrente Arno in Comune di Gallarate;
- la fascia C del Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) (Elaborato 8) e le aree P1/L dell’ambito RP incluse nel Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) del Torrente Tenore tra i Comuni di Busto Arsizio e Cassano Magnago;
- il torrente Arno in Comune di Gallarate (VA), afferente al Reticolo Idrico Principale, non oggetto di valutazione e/o modifica nell’ambito del presente progetto, in quanto non è previsto l’adeguamento delle opere idrauliche esistenti.

In merito all’interferenza della S.S. 336 con il Torrente Arno, come meglio approfondito nei successivi capitoli, il Proponente dichiara che la modalità di raccolta delle acque di piattaforma in corrispondenza dell’interferenza non viene modificata rispetto allo stato attuale.

Il tracciato viario della S.S. 336 interseca anche una zona di rispetto dei pozzi ad uso potabile definite con criterio temporale, basato quindi sul tempo di sicurezza (i pozzi coinvolti sono il 10.2 e il 16 individuati dal PGT del Comune di Gallarate).

### **• Rischio sismico**

Al cap. 3.5 della Relazione Illustrativa (elaborato T00EG00GENRE02\_A) si evince che, in relazione all’O.P.C.M. n° 3519 del 28/04/2006<sup>1</sup> la quale individua sul territorio nazionale quattro classi di sismicità, nessuna parte del territorio lombardo ricade in zona 1 (massima pericolosità). Le aree ad alto e medio rischio (classe 2 e 3) riguardano diversi comuni posti in provincia di Brescia, Bergamo, Cremona e Pavia (41 comuni si trovano in zona 2 e 238 insistono in zona 3 a sismicità medio-bassa).

Tutti i comuni interessati dagli interventi di riqualificazione a progetto ricadono nella zona 4, ovvero in quella caratterizzata a bassa pericolosità. Il Proponente fa inoltre riferimento alla zonazione sismogenetica ZS9 ed al catalogo delle sorgenti sismiche DISS3 (DISS Working Group (2010), “Database of Individual Seismogenic Sources (DISS), Version 3.1.1: A compilation of potential sources for earthquakes larger than M 5.5 in Italy and surrounding areas”), per evidenziare come la porzione occidentale della Provincia di Milano ed un suo ragionevole intorno siano lontani da strutture geologiche in grado di generare terremoti (le cosiddette “faglie capaci”). L’area in esame appare quindi caratterizzata da una bassa potenzialità sismica il cui aspetto principale

---

<sup>1</sup> Ordinanza del P.C.M. 28 aprile 2006 n. 3519 recante “Criteri generali per l’individuazione delle zone sismiche e per la formazione e l’aggiornamento degli elenchi delle medesime zone”.

risulta legato agli effetti risentiti e prodotti da terremoti di energia medioelevata ( $ML > 5$ ) avvenuti in aree epicentrali, esterne e lontane dal territorio in esame.

- **Rischio di grandi eventi incidentali**

Il progetto non rientra tra le attività a rischio di incidente rilevante in quanto trattasi di interventi di miglioramento su infrastruttura lineare-viaria esistente.

## 8. LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO

### 8.1 Localizzazione

L'intervento in oggetto ricade nei comuni di Olgiate Olona, Busto Arsizio, Cassano Magnago, Gallarate, Samarate e Cardano al Campo, in provincia di Varese (Regione Lombardia). La SS336 ha origine nel territorio del comune di Busto Arsizio, collegando l'autostrada Milano-Varese all'uscita di Busto Arsizio al terminal 2 dell'aeroporto intercontinentale di Milano-Malpensa con un percorso a quattro corsie complessive su due carreggiate separate. Segue stralcio tratto dal cap. 1 della Relazione Illustrativa (elaborato T00EG00GENRE02\_A):



Figura 1.1 – Inquadramento dell'opera

### 8.2 Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi

Il Proponente dichiara che il progetto ricade quasi interamente all'interno dell'area naturale protetta come definita dalla L. 394/1991 del Parco naturale lombardo della Valle del Ticino (EUAP 0195) istituito il 9 gennaio 1974. Esso è situato lungo le rive del fiume Ticino e ricade totalmente in territorio lombardo, nelle provincie di Milano, Pavia e Varese, ha un'estensione di 91.800 ettari, di cui circa 20.500 tutelati a Parco Naturale e comprende 47 comuni lombardi collocati lungo il tratto del fiume compreso tra il Lago Maggiore e il Fiume Po. Il territorio del Parco del Ticino è occupato per quasi il 55 % da aree agricole, il 22% da foreste,

il 20 % aree urbanizzate e il 3% reticolo idrografico. In prossimità dell'area di progetto è presente l'IBA 018 "Fiume Ticino"; si tratta dell'area boscata umida e dell'area coltivata all'interno del Parco sopra descritto, con un'estensione di 28.575 ettari.

### **8.3 Zone montuose o forestali**

Il progetto si sviluppa interamente in area di pianura.

Nella documentazione integrativa presentata dal Proponente si evince che l'opera ricade solo marginalmente in ambiti individuati dal Piano di indirizzo Forestale approvato con Delibera del Consiglio Provinciale n. 2 del 25.01.2011, riguardando delle piccole aree interstiziali al momento boscate tra il comune di Busto Arsizio e quello di Olgiate Olona, interessate della realizzazione vasche di gestione delle acque piovane funzionali all'adeguamento dell'infrastruttura viaria.

L'area che sarà maggiormente interessata da trasformazione del bosco, per la quale è necessario acquisire l'autorizzazione, è nel Parco Lombardo Valle del Ticino, nel comune di Cardano al Campo e per alcune aree meno estese anche nel comune di Gallarate. Ulteriori tratti interessati dall'interferenza con aree semi boscate sono tra il comune di Busto Arsizio e quello di Olgiate Olona, dove l'intervento arriva al suo termine ed interessa delle piccole aree interstiziali al momento boscate

per inserimento di vasche di gestione delle acque piovane. Il Proponente sottolinea che la maggior parte della trasformazione a bosco, sarà comunque temporanea e che ai fini dell'ottenimento dell'autorizzazione alla trasformazione delle aree boscate di cui all'art. 43 L.R. 31/2008 e ss.mm.ii, verrà redatta apposita documentazione.

### **8.4 Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette dalla normativa nazionale; i siti della rete Natura 2000, nonché relative zone contigue su cui il progetto può impattare**

Il Proponente dichiara che il progetto ricade quasi interamente all'interno dell'area naturale protetta come definita dalla L. 394/1991 del Parco naturale lombardo della Valle del Ticino (EUAP0195) ma non interferisce neppure parzialmente con i siti della rete natura 2000 più prossimi (situati comunque tutti ad almeno oltre 3 km di distanza):

ZSC - Paludi di Arsago - IT2010011;

ZSC - Brughiera del Vigano - IT2010010;

ZSC - Brughiera del Dosso - IT2010012;

ZSC - Ansa di Castelnovate - IT2010013;

ZSC - Turbigaccio, boschi di Castelletto e lanca di Bernate - IT2010014;

ZPS - Boschi del Ticino - IT2080301.

### **8.5 Zone nelle quali gli standard di qualità ambientale fissati dalla legislazione europea sono già stati superati**

Non sono indicate zone con standard di qualità ambientale normativamente inidonei, interferite dall'opera in oggetto.

**8.6 Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica**

L'intervento ricade in aree assoggettate a tutela ai sensi dell'art. 142, comma 1 lett. c), f) e g) del D.Lgs. 42/2004, in quanto ricadente quasi totalmente all'interno del Parco della Valle del Ticino, per tratti in aree boscate, e nell'area di rispetto del torrente Arno e anche del Torrente Riale e Tenore. Lungo il percorso dell'area di progetto il Proponente non sono segnala la presenza di particolari valenze storico-artistiche o archeologiche.

**8.7 Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità di cui all'articolo 21 del D.Lgs.n.228/2001**

Al cap. 2.2.5.2 “Le aree agricole e i sistemi culturali” dello SPA (elaborato T00IA20AMBRE01A), il Proponente illustra come l'area in esame, nelle zone non urbanizzate o industrializzate, è utilizzata per le colture agrarie in larga parte estensive (sia erbacee che legnose). Le attività agricole riguardano perlopiù il settore florovivaistico e in minima parte la coltivazione di cereali. L'allevamento non risulta presente nell'area di diretto interesse progettuale. Non sono evidenziate interferenze del progetto con produzioni agricole di pregio ai sensi del D. Lgs 228/01, seppur alcune aree sottratte in modo permanente all'uso del suolo originale, sono riconducibili ad utilizzi di tipo agricolo.

**9. CARATTERISTICHE DELL'IMPATTO POTENZIALE**

Tutte le componenti ambientali significativamente interessate dall'esercizio delle opere nella in progetto e durante le fasi di cantiere sono analizzate nello Studio Preliminare Ambientale (SPA) e relative relazioni tecniche di dettaglio oltre che nelle integrazioni. La metodologia adottata dal Proponente per la definizione dei potenziali effetti/impatti ambientali segue la catena Azioni – Fattori causali – Impatti potenziali, sinteticamente illustarti nella tabella a seguire inserita nell'apposito capitolo 5 “I potenziali effetti ambientali dell'opera” e 5.1 “La metodologia per la definizione dei potenziali effetti ambientali” dello SPA (elaborato T00IA20AMBRE01B di maggio 2024).

*Tabella 5-1 Catena Azioni – fattori causali – impatti potenziali*

<i>Azione di progetto</i>	Attività che deriva dalla lettura degli interventi costitutivi l'opera in progetto, colta nelle sue tre dimensioni
<i>Fattore causale di impatto</i>	Aspetto delle azioni di progetto suscettibile di interagire con l'ambiente in quanto all'origine di possibili impatti
<i>Impatto ambientale potenziale</i>	Modificazione dell'ambiente, in termini di alterazione e compromissione dei livelli qualitativi attuali derivante da uno specifico fattore causale

Per quanto riguarda le azioni di progetto, come riportato in tabella, il Proponente spiega che esse sono poi state suddivise nelle tre dimensioni dell'opera, ossia nella dimensione fisica, costruttiva ed operativa che rappresentano rispettivamente l'opera come manufatto, l'opera in realizzazione (cantiere) e l'opera in esercizio. Tali azioni per ogni dimensione dell'opera sono state definite in funzione delle caratteristiche progettuali dell'opera, delle attività di cantiere necessarie alla sua realizzazione e della sua funzionalità una volta finalizzata. Dopo aver definito i potenziali impatti tra l'opera (nelle sue tre dimensioni) e l'ambiente

circostante con le relative componenti ambientali, questi sono stati valutati da un punto di vista qualitativo e stimata, sempre a livello qualitativo, la significatività degli impatti complessivi sulla singola componente ambientale in relazione alla dimensione dell'opera, come descritto nei successivi sottocapitoli.

## **9.1 Emissioni in atmosfera e qualità dell'aria**

### *Fase di cantiere*

Il Proponente ha stimato le emissioni di polveri provenienti sia dai motori dei mezzi sia dalle diverse attività, quali stoccaggio, movimentazione e lavorazione dei materiali. Le simulazioni di dispersione del PM10 sono state condotte definendo due scenari emissivi di durata annuale, con alcune assunzioni cautelative sulla durata delle attività potenzialmente più emissive. Sono quindi stati individuati i diversi recettori nelle aree circostanti la zona di studio, di tipo residenziale o particolarmente sensibile.

In relazione alle richieste di integrazioni per la componente 2-Atmosfera:

2.1) *definire le sorgenti emissive fornite in input al modello specificandone la caratterizzazione geometrica ed emissiva e a quale area di cantiere sono associate; in particolare, si chiede di riportare, per ogni sorgente, la tipologia (es. areale/puntuale), l'ubicazione in mappa, le dimensioni, le attività ad essa associate (es. scotico) e i relativi fattori di emissione forniti in input al modello.* Il Proponente asserisce di aver implementato il modello di calcolo, riportando in rosso nella "Relazione componente atmosfera - T00IA21AMBRE01B", ad indicare le modifiche operate rispetto alla precedente revisione A. In particolare, nel paragrafo 7.1.2 e relativi sottoparagrafi della relazione sono stati inseriti i dettagli relativi all'ubicazione su mappa delle sorgenti emissive, alle relative dimensioni, attività associate e fattori emissivi considerati ai fini delle simulazioni.

2.2) *specificare se il sollevamento di polveri dalle varie attività (sbancamenti, cumuli, transito dei mezzi su strade asfaltate e non, etc.) transito è stato considerato ai fini della simulazione modellistica; in caso negativo, si chiede di comprenderlo nella simulazione.* Il Proponente riscontra di aver apportato le integrazioni richieste ed è stato implementato il modello di calcolo (riportate in rosso nella "Relazione componente atmosfera - T00IA21AMBRE01B") al paragrafo 7.1.2.1 della relazione sono rintracciabili i dettagli delle attività modellistiche eseguite, da cui emerge l'implementazione nelle simulazioni delle attività di sbancamento, formazione cumuli, ecc.

2.3) *specificare se nella simulazione sono stati attivati o disattivati gli algoritmi di deposizione; per un approccio più cautelativo, si suggerisce la disattivazione degli algoritmi di deposizione, così come riportato all'interno delle linee guida di arpa lombardia* ". Il Proponente, come è chiarito nel paragrafo 7.1.2.1.4 della "Relazione componente atmosfera - T00IA21AMBRE01B", cautelativamente nelle simulazioni sono stati disattivati gli algoritmi di deposizione secca e umida al suolo.

2.4) *rappresentare in mappa il dominio di simulazione, analogamente a quanto fatto per il dominio meteorologico.* Il Proponente ha eseguito le integrazioni richieste implementando il modello di calcolo come riportato nella "Relazione componente atmosfera - T00IA21AMBRE01B", ad indicare le modifiche operate rispetto alla precedente revisione A. In particolare, la figura con

l'identificazione del dominio di simulazione selezionato ai fini delle valutazioni modellistiche è presente al paragrafo 7.1.2.1.4 della relazione.

2.5) *individuare i ricettori discreti in corrispondenza di ricettori sensibili e residenziali più impattati dal cantiere e riportarne coordinate, tipologia, posizione in mappa e distanza dalle sorgenti.* Il Proponente riscontra nella “Relazione componente atmosfera - T00IA21AMBRE01B”, al paragrafo 7.1.2.1.4 della relazione sono individuati i ricettori discreti di tipo sensibile e residenziale selezionati ai fini delle valutazioni modellistiche, fornendone rappresentazione su mappa e i dettagli relativi a descrizione, tipologia, coordinate e distanza minima dalle sorgenti in forma tabellare.

2.6) *riportare i valori ai ricettori relativi a: - pm10 media annua; - pm10 90.4 percentile.* Il Proponente riporta in rosso nella “Relazione componente atmosfera - T00IA21AMBRE01B”, nella tabella inserita alla fine del paragrafo 7.1.2.1.5 della relazione sono riportati i valori di PM10 media annua e 90,4 percentile delle medie giornaliere in corrispondenza dei ricettori sensibili e di tipo residenziali analizzati.

2.7) *sovrapporre alle mappe di isoconcentrazione i ricettori discreti individuati per una lettura più semplice con i valori tabellari.* Il Proponente integra in rosso nella “Relazione componente atmosfera - T00IA21AMBRE01B”. In particolare, i ricettori discreti individuati e riportati nel paragrafo 7.1.2.1.5 della relazione aggiornata sono stati riportati anche nelle relative mappe di isoconcentrazione (tavole T00IA21AMBPL01B e T00IA21AMBPL02B allegate alla relazione).

2.8) *in caso di sovrapposizione dei cantieri dell'opera in progetto con quelli della bretella di gallarate, si chiede di fornire valutazioni riguardo agli impatti cumulativi degli stessi.* Il Proponente riporta nel capitolo 8 di valutazione degli impatti cumulativi, in rosso nella

“Relazione Studio Preliminare Ambientale - T00IA20AMBRE01B”, le dovute considerazioni, sostenendo che in base all'analisi del cronoprogramma dei lavori della SS336 rispetto alla Bretella di Gallarate, riportata nella “Relazione sulla cantierizzazione - T00CA00CANRE01B” in rosso, ad indicare le modifiche operate rispetto alla precedente revisione A, non vi saranno impatti cumulativi in quanto i lavori della Bretella sono iniziati a novembre 2023, partendo dallo svincolo che la collega alla SS336 in direzione est, e, secondo il suo relativo cronoprogramma, finiranno ad aprile 2027. Mentre, i lavori dell'infrastruttura di progetto SS336, secondo il “Cronoprogramma lavori - T00CA00CANCRO1B”, inizieranno a settembre 2025 dal km 9+400 verso il km 3+500.

Quindi: *“i cantieri delle due infrastrutture saranno operativi nello stesso periodo, corrispondente a circa 19 mesi, da settembre 2025 ad aprile 2027, ma, data la collocazione dei cantieri stessi, SS336 con cantieri operativi a ovest, e Bretella di Gallarate con attività di cantiere che si estende verso nord-est, le aree di lavoro saranno spazialmente distanti per tutta la durata delle attività. Inoltre, dai risultati della modellazione dei cantieri della SS336, non si evidenziano impatti rilevanti.*

*In considerazione di quanto sopra riportato, non si rilevano impatti cumulativi per la componente atmosfera durante le fasi di cantierizzazione dei due progetti.”*



In conclusione, le emissioni di sostanze inquinanti generate nel periodo di cantiere risultano limitate nel tempo e con concentrazioni ridotte. In tale fase il Proponente indica al cap 6 “MITIGAZIONI AMBIENTALI PREVISTE” e 6.1 “ARIA E CLIMA” pag. 291/335 dello SPA, misure mitigative che si ritengono utili al fine di minimizzare gli effetti, in particolare per la riduzione delle concentrazioni di PM10:

*“• devono essere utilizzate macchine operatrici e di trasporto omologate, attrezzature in buone condizioni di manutenzione e a norma di legge, macchinari dotati di idonei silenziatori e marmitte con l’obiettivo di ridurre alla fonte i rischi derivanti dall’esposizione alle emissioni inquinanti nell’ambiente esterno;*

*• devono essere adottate tutte le precauzioni per ridurre la produzione e la propagazione delle polveri soprattutto durante la stagione estiva ed in condizioni di forte vento, in particolare devono essere bagnate le aree di movimento terra, i cumuli di materiale nelle aree di cantiere ed eventuali viabilità sterrate per impedire il sollevamento delle polveri;*

*• lavaggio, ove necessario, delle gomme degli automezzi in uscita dal cantiere verso la viabilità esterna;*

*• controllo delle modalità di movimentazione/scarico del terreno, utilizzando anche mezzi telonati;*

*• la velocità di transito dei mezzi deve essere limitata al fine di ridurre il sollevamento delle polveri;*

*• i motori dei mezzi circolanti nell’area di intervento, ogni qualvolta ciò sia possibile, devono essere spenti;*

*• adeguata programmazione delle attività di cantiere.*

*Si stima che la bagnatura delle piste durante le attività di cantiere e la riduzione della velocità dei mezzi possa ridurre di circa il 40-50% le emissioni di polveri (stima estrapolata dal documento “Fugitive Dust Handbook” del Western Regional Air Partnership – WRAP del 2006).”* In aggiunta potrebbe essere considerato di posizionare adeguate barriere antipolvere a protezione dei recettori più esposti, anche eventualmente in base ad argomentate segnalazioni della popolazione interessata, ove non siano già presenti barriere acustiche che possano svolgere anche questa funzione.

#### *Fase di esercizio*

Nello SPA il Proponente indica che l’impatto potenziale degli inquinanti in atmosfera generati dalle emissioni dei veicoli verificabili in fase di esercizio, è correlato unicamente ad eventuali aumenti delle emissioni che possono essere legati all’eventuale aumento delle velocità visto l’ampliamento dell’asse stradale, dal momento che non si prevede un aumento del traffico veicolare in PO rispetto alle condizioni AO. Viene presentato un confronto fra le stime delle emissioni annue nei due scenari, che indica per la fase PO, caratterizzata da una velocità massima superiore all’AO (ai fini delle stime è stata considerata una velocità pari a 110 km/h nel PO rispetto a 90 km/h dell’AO), una maggiore produzione di NOx e CO, e una riduzione di PM10 e PM2.5. Fra le mitigazioni è, inoltre, indicato dal Proponente che è stata prevista la sostituzione e realizzazione di barriere acustiche lungo la viabilità, che permetteranno, sempre secondo il Proponente, anche di schermare parzialmente la propagazione di inquinanti verso le aree abitate prossime all’infrastruttura.

## 9.2 Suolo e sottosuolo e ambiente idrico

### Suolo e sottosuolo.

Nello SPA il Proponente riferisce che la realizzazione di svincoli e le opere d'arte previste per il miglioramento della SS 336, comporterà inevitabilmente un'impronta a terra con una conseguente variazione dell'uso del suolo. Il progetto, si ricorda, prevede la modifica di un tratto stradale già esistente, quindi nel complesso, l'impronta a terra resterà pressoché invariata, tuttavia in fase di cantiere, gli interventi in progetto comporteranno l'effettuazione di scavi che potranno determinare la perdita di suolo e la modifica della originale morfologia del terreno per la formazione di rilevati, oltre che la costruzione di ponti e cavalcavia, che potranno causare il consumo di risorse non rinnovabili e la produzione di rifiuti; in tutti i casi vi è la possibilità che tali attività influiscano sulle caratteristiche qualitative del suolo.

Le aree di cantiere causeranno una modifica temporanea dell'uso del suolo, in tale fase al fine di limitare ulteriormente gli impatti relativi alla perdita di suolo e alla modifica di uso suolo in corrispondenza delle aree adibite a cantiere si prevede il recupero di tali aree mediante l'accantonamento del terreno vegetale durante la fase di approntamento del cantiere e il successivo ripristino al termine delle lavorazioni, al fine di ripristinare lo stato agricolo preesistente. Il Proponente evidenzia inoltre che sono previsti interventi vegetazionali mediante la realizzazione di opere a verde. Lo scotico (rimozione ed asportazione del suolo, del terreno vegetale di qualsiasi consistenza e con qualunque contenuto d'acqua, nella rimozione ed asportazione di erba, radici, cespugli, piante e alberi), sarà effettuato, in relazione a quanto riportato dal Proponente, preventivamente in occasione di tutte le lavorazioni di scavo, avendo cura di rimuovere completamente tutto il materiale vegetale, inclusi ceppi e radici, alterando il meno possibile la consistenza originaria del terreno in sito. Lo scotico, laddove realizzato propedeuticamente alla preparazione del piano di posa di rilevati prevede, oltre alle operazioni di asportazione del terreno vegetale, il costipamento del fondo scavo ed il riempimento con materiali idonei. Al cap. 4.2.3 "LA GESTIONE ED IL BILANCIO DEI MATERIALI" dello SPA pag. 196/280, il Proponente indica che lo scotico è stabilito fino alla profondità di 20 cm al di sotto del piano campagna. Il materiale vegetale scavato, se ritenuto idoneo dalla D.L., potrà poi essere accantonato all'interno dei tre cantieri operativi C.01, C.02 e C.03 nelle apposite aree di stoccaggio, per essere successivamente utilizzato per il rinterro o per il rivestimento delle scarpate, in caso contrario dovrà essere trasportato a discarica. Tuttavia al cap 6.6 BIODIVERSITÀ dello SPA a pag. 298/335 il Proponente indica come profondità di scotico, 30 cm: *"Dal momento che il terreno impiegato per i cantieri risulta essere per lo più a prato/foraggiere verrà trattato lo strato superficiale per una profondità di almeno 30 cm, con ripiantumazione delle specie preesistenti."*

Il Proponente aggiunge inoltre: *"Come richiesto all'osservazione d) al punto 1.a nel parere della Regione Lombardia emesso con protocollo 1446-2023 del 09.05.2023 a seguito della Conferenza dei Servizi preliminare, è stata quantificata la superficie sottratta in via temporanea in funzione della tipologia di uso suolo, come individuato nella tabella di seguito."*

Uso suolo	Superficie (mq)	Destinazione da progetto
Bosco	25.275	Ripristino
Agricolo	35.804	Ripristino
Aree verdi urbane	460	Ripristino
Tessuto urbano discontinuo	1.176	Ripristino
Aree boscate urbane	24.005	Ripristino

Si

evidenzia che alla conclusione dei lavori di realizzazione dell'infrastruttura stradale di progetto, le aree in corrispondenza delle quali è prevista la localizzazione dei siti di cantiere e della relativa viabilità, nonché quelle soggette a movimentazione delle terre (scavi, riporti, ecc.) nell'intorno dell'asse viario di progetto, verranno restituite alla destinazione d'uso attuale."

Per quanto concerne la "Modifica delle caratteristiche qualitative del suolo", il Proponente individua i seguenti fattori potenzialmente determinanti l'impatto sull'ambiente suolo e sottosuolo:

- scotico terreno vegetale,
- scavi e sbancamenti,
- esecuzione fondazioni,
- formazione rilevati,
- posa in opera di elementi strutturali/prefabbricati,

ric conducendo il potenziale impatto a sversamenti accidentali da parte delle macchine operatrici. Di conseguenza l'impatto è da ritenersi moderato e perlopiù legati all'eccezionalità di un evento accidentale.

In fase di esercizio della infrastruttura, nella sua configurazione di progetto, il Proponente indica che "non si ritiene possa determinare interferenze con la componente in esame. (...) in buona sostanza, gli effetti potenziali determinati dagli interventi in progetto si risolvono per la maggior parte nella fase di costruzione".

In risposta all'osservazione c), punto 1.a nel parere della Regione Lombardia emesso con protocollo 1446-2023 del 09.05.2023 a seguito della Conferenza dei Servizi preliminare, il Proponente ha provveduto a quantificare l'uso suolo delle aree sottratte in via definitiva, riportati nella tabella a seguire (cap. 5.2.4.2 del RPA):

Uso suolo	Superficie (mq)	Destinazione da progetto
Bosco	5.206	Vasca di accumulo acqua piovana
Agricolo	1.859	Vasca di accumulo acqua piovana
Aree verdi urbane	10.633	Vasca di accumulo acqua piovana
Tessuto urbano discontinuo	1.167	Vasca di accumulo/ripristino
Aree boscate urbane	4.064	Vasca di accumulo/ripristino

Nella relazione si legge poi: “... si specifica che il suolo sottratto non presenta, allo stato attuale, un valore ecologico significativo dal momento che, pur trattandosi di suolo permeabile, esso rappresenta prevalentemente la separazione tra ciglio stradale e opere di delimitazione di proprietà ANAS; non si ritiene dunque necessario implementare compensazioni su tali suoli. Laddove l'intervento dovesse estendersi oltre l'attuale sedime stradale, si apporranno migliorie alle aree permeabili”.

Non sono riportati dettagli rispetto alle caratteristiche specifiche e dendrometriche delle aree boscate interessate da trasformazione. La trasformazione di aree boscate, così come definite agli art. 3 e 4 della LR 34 del 2018, prevede che la documentazione progettuale sia corredata dalla Relazione Paesaggistica e dalla Relazione di Trasformazione Bosco che il Proponente prevede di presentare: “in sede di Conferenza di Servizi decisoria per le relative autorizzazioni da parte di Regione Lombardia, a valle dell'acquisizione del parere vincolante della Soprintendenza ABAP (art. 146 c.5).”

In merito alle richieste di integrazioni del MASE (prot. CTVA-4841 del 15/04/2024) specificatamente al punto 5) suolo, si segnala quanto segue:

5.1) rispetto alla necessità che “...sia approfondito o comunque già delineato in questa fase progettuale, l'aspetto relativo agli interventi di trasformazione definitiva e temporanea del bosco..”

il Proponente, nella “Relazione tecnica di riscontro alle richieste di integrazioni – Verifica di assoggettabilità a VIA” elaborato T00EG00GENRE05A, del maggio 2024”, specifica che “...l'azione di verifica delle interferenze con il sistema forestale ha avuto la necessità di uno studio di maggior dettaglio supportato da rilievi in campo che hanno permesso di caratterizzare la tipologia di bosco le specie predominanti e, qualora rilevabile, la forma di governo. Il sopralluogo completo di immagini a corredo sarà riportato in documentazione specifica. Nel complesso l'area può essere suddivisa in tre tratti distinti da est a ovest. Nel primo tratto la macchia boscata, composta principalmente da Robinia pseudoacacia, è a ridosso della recinzione stradale.

Nel secondo tratto la macchia boscata si allontana dal margine stradale in quanto è presente una strada vicinale subito a ridosso della recinzione stradale che per un lungo tratto sostituita da una barriera fono ssorbente ceca.

Infine, il terzo tratto la SS336 va in trincea e a bordo strada (sopra il muro di contenimento) si trova la strada vicinale a doppio senso di marcia al cui margine è presente una macchia boscata a prevalenza di Robinia pseudoacacia e Prunus serrulata.”

5.2) Sempre nelle suddette richieste di integrazione “...si chiede di integrare la documentazione con un inquadramento pedologico”, a tale richiesta il Proponente integra l'analisi contenuta all'interno dello Studio Preliminarev Ambientale, riportando stralcio cartografico sviluppato sulla base della cartografica ufficiale contenuta nel geoportale della Regione Lombardia, dalla quale si possono valutare diverse caratteristiche dei suoli del contesto, si può notare come, prima di tutto, il tracciato si trovi sul percorso stradale già esistente e attraversa nel suo tratto più urbano diversi suoli a seminativo con colture permanenti per poi inserirsi centralmente nella parte urbano-industriale del comune di Cardano al Campo e percorrere poi un ultimo tratto indicato come

seminativo avvicendato, che inoltre evidenzia esattamente la superficie boscata attorno all'area dell'aeroporto di Malpensa, qui nella parte iniziale il tracciato tocca suoli indicati come seminativo avvicendato anche se da sopralluogo si evidenzia la presenza di paesaggio boschivo.

5.3) Si chiede di: “...*proporre un intervento di compensazione di carattere ambientale finalizzato al recupero del valore ecologico del suolo perso a causa degli interventi di nuova impermeabilizzazione causati dal progetto, elaborata per mezzo del metodo di cui al d.d.g. 4517/2007 (c.d. metodo strain)*...”. A tale riguardo il Proponente considerando una sottrazione di superfici permeabili lungo l'infrastruttura esistente di 1,77 ettari predispone apposito studio tramite metodo di cui al D.D.G. 4517/2007 (c.d. metodo STRAIN) per la valutazione delle dimensioni di superficie da proporre a livello mitigativo in aree esterne rispetto a quelle di intervento. Attraverso quindi valutazioni per tre differenti scenari inerenti a: stato attuale, scenario post operam e scenario post operam mitigato, individua aree di compensazione esterne all'infrastruttura in progetto.

### **Ambiente idrico**

In merito all'interferenza della S.S. 336 con il Torrente Arno, il Proponente dichiara che la modalità di raccolta delle acque di piattaforma in corrispondenza dell'interferenza non viene modificata rispetto allo stato attuale. Non sono, inoltre, previste immissioni nel torrente a monte dell'attraversamento in grado di modificare le storiche condizioni di deflusso, in merito alle quali non sono state segnalate criticità. Il manufatto di attraversamento non è, pertanto, oggetto di modifica.

Il tracciato viario della S.S. 336 interseca la zona di rispetto dei pozzi ad uso potabile (pozzi 10.2 e 16 nel PGT del Comune di Gallarate). A tal riguardo il Proponente, nella documentazione integrativa in risposta alle richieste MASE (prot. CT VIA – 4841 del 15/04/2024, punto 4. Acque sotterranee), specifica che nel tratto dei pozzi suddetti si innesta la nuova Bretella di Gallarate e, pertanto, non è previsto alcun allargamento della piattaforma stradale esistente della S.S. 336. Il progetto, di conseguenza non prevede alcuna modifica e/o integrazione rispetto ai sistemi di smaltimento delle acque di dilavamento già previsti nell'ambito dell'intervento Bretella di Gallarate.

La S.S. 336 interferisce con le fasce fluviali del Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) e ai sensi dell'art. 38 del Titolo II “Norme per le fasce fluviali” delle Norme di Attuazione del PAI, il progetto dovrà essere corredato da uno studio di compatibilità idraulica e sottoposto al parere dell'autorità competente (AIPO).

Per quanto concerne gli aspetti di Polizia idraulica, di cui alla L.R. 4/2016, per l'esecuzione dell'intervento in oggetto si rileva che è obbligatorio:

- - acquisire, come già indicato, il parere di compatibilità idraulica su eventuali ampliamenti della sede stradale in corrispondenza dell'attraversamento dei corsi d'acqua;
- - acquisire l'eventuale nulla osta per opere, anche provvisorie, da eseguirsi in fascia di rispetto fluviale dei dieci metri, di cui al R.D. 523/1904;
- - richiedere specifica concessione, prima dell'inizio lavori, per l'eventuale attraversamento del demanio idrico fluviale, nel rispetto sia dell'art. 93 del R.D. 523/1904, sia dell'art. 12, comma 1, della L.R. 4/2016.

La nuova infrastruttura determinerà la presenza di acque meteoriche di dilavamento sulla piattaforma stradale che verranno smaltite tramite dispersione nel suolo, il progetto prevede oltre ad un idoneo sistema di raccolta delle acque, al fine di preservare lo stato qualitativo delle acque sia superficiali che sotterranee, anche un opportuno sistema di depurazione. Nello specifico vengono previsti, per il sistema di trattamento chiuso, 21 presidi idraulici da aggiungere alla vasca esistente, costituito ognuno da un pozzetto scolmatore, una vasca dissabbiatrice e una o più vasche disoleatrici. Il sistema aperto, invece, tratterà le acque mediante fossi di guardia con la funzione di biofiltri.

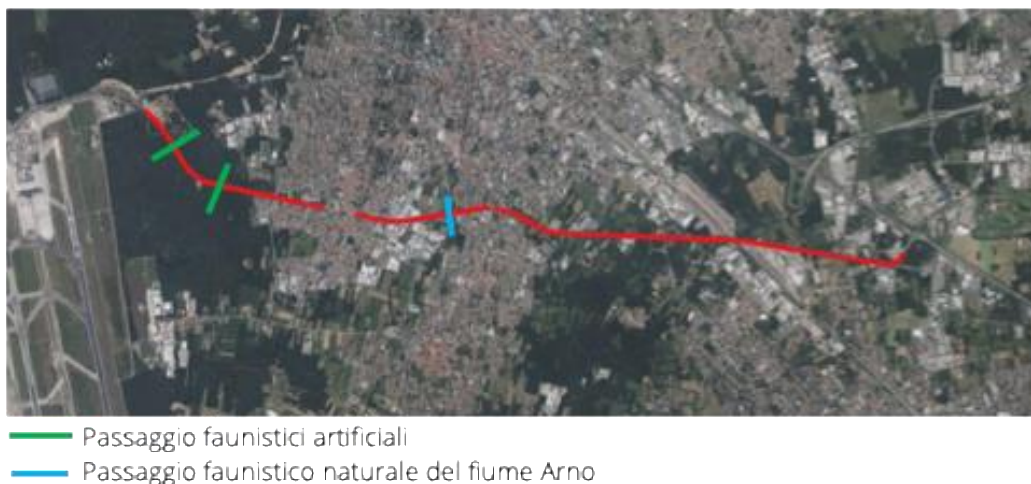
Ogni impianto ha una capacità limite di portata affluente che riesce a depurare, superata la quale i contributi di drenaggio ulteriori, convogliati all'impianto dal sistema di drenaggio a monte, vengono by-passati al recapito finale. Il dimensionamento volumetrico è definito in funzione dell'estensione della superficie pavimentata da drenare e dei valori dell'intensità di precipitazione di progetto. Per il dimensionamento degli impianti di trattamento, si farà riferimento ai prodotti presenti in commercio, dimensionate per coprire superfici pavimentate di dimensioni prestabilite e sulla base di tabelle tecniche per la stima dei valori di progetto dell'intensità di precipitazione.

### **9.3 Biodiversità ed ecosistemi**

#### **Biodiversità**

Anche ad integrazione di quanto richiesto dal MASE (prot. CTVIA – 4841 del 15/04/2024, punto 7.1 - *Si chiede di integrare la documentazione con l'illustrazione dettagliata delle interferenze dell'intervento con la rete ecologica regionale (rer), ex d.g.r. n. viii/10962 del 30 dicembre 2009, evidenziando puntualmente gli elementi della RER coinvolti, al fine di valutare al meglio gli effetti sulla biodiversità nelle aree di intervento*), il Proponente, evidenzia che il tracciato ricade all'interno dell'Ecoregione Pianura padana e Oltrepò, definita come elemento primario della RER, e attraversa tre varchi della rete, l'intera area ad est del tracciato d'intervento attraversa delle aree considerate corridoi ecologici, vi sono poi anche delle zone che vengono classificate come tampone ovvero dei buffer verdi che circondano e proteggono i corridoi ecologici. Una volta superata la municipalità di Cardano al Campo, l'infrastruttura passa attraverso un'area facente parte del "piano d'area Malpensa" nel suo ultimo tratto la strada attraversa nuovamente dei corridoi ecologici che hanno lo scopo di connettere i vari tasselli della rete ecologica che sono disposti a nord e a sud della ferrovia. Allo scopo di non creare una cesura all'interno di questo importante corridoio di biodiversità sono già presenti passaggi faunistici artificiali, uno limitrofo lo svincolo di Cardano al Campo al km 9+055 e uno a circa metà percorso all'interno dell'area boscata. Il Proponente sostiene che *"tali passaggi faunistici non verranno in alcun modo compromessi dall'intervento. Si segnala inoltre un ulteriore passaggio faunistico naturale in corrispondenza del corso fluviale dell'Arno, anch'esso non subirà impatti a seguito dell'intervento."*

Stralcio cartografico dei passaggi faunistici:



L'area di progetto non ricade in siti della Rete Natura 2000 e nella porzione del Parco naturale ex L. 394/91 (EUAP0195). Ricade all'interno del Parco regionale della Valle di Ticino in un contesto principalmente agricolo e urbano ed è attraversata da elementi della Rete ecologica regionale (RER). Le aree di cantiere individuate (cfr. elaborato grafico T00IA20AMBPL04A "Cantierizzazione: ubicazione delle aree di cantiere e viabilità di servizio") sono realizzate in zone agricole, prevalentemente a seminativo. Rispetto a quanto detto, il Proponente ritiene che l'impatto sulla fauna dovuto alla modifica della connettività ecologica, alla frammentazione del territorio e all'effetto barriera per la fauna sia contenuto.

Il Proponente segnala che parte delle barriere integrate di sicurezza e antirumore saranno dotate, nelle loro porzioni trasparenti, di serigrafie a protezione dell'avifauna, come visibile nei tipologici riportati nell'elaborato T00IA22AMBST01A.

Rispetto alla richiesta di intergrazione del MASE al punto 7.3 "...si chiede di valutare se vi siano le condizioni per la realizzazione di ulteriori passaggi faunistici in aggiunta a quello già esistente, al fine di mitigare l'effetto barriera per le specie faunistiche, ovvero di preservare la connettività ecologica; per garantire la loro efficacia,..."", il Proponente sottolinea che i passaggi esistenti non verranno modificati, non sono presenti ulteriori tipologie idrauliche utili a tale scopo e che l'intervento previsto, in relazione alla tipologia di strada, non permette di inserire nuovi manufatti idraulici delle dimensioni consone ad una denominazione di passaggio fauna.

Rispetto alla richiesta di intergrazione del MASE al punto 11.1 "con le operazioni di riqualificazione della ss 336 sia salvaguardato il sovrappasso ad uso ciclabile e di corridoio verde in comune di Cardano al Campo", il Proponente riscontra che il cavalcavia indicato (c.d. ponte del Gabibbo) sarà salvaguardato; specifica poi che per lo stesso non è prevista alcuna tipologia di intervento, poiché eventuali interventi di adeguamento o riqualifica del cavalcavia non sono previsti dall'attuale progetto.

Rispetto alla richiesta di intergrazione del MASE al punto 12.2 "...si richiede che nella fase di ricognizione/adeguamento/realizzazione di manufatti idraulici presenti lungo il tratto interessato, siano messi in atto accorgimenti volti a incrementarne il ruolo di sottopassi faunistici.", il Proponente ricorda che il progetto della SS336 prevede esclusivamente interventi di messa in sicurezza e riqualificazione e, quindi, non è prevista la realizzazione di nuovi manufatti idraulici.

Dalla ricognizione lungo l'infrastruttura, è stato verificato lo stato dei tombini esistenti e degli attraversamenti stradali, tra cui il ponte sull'Arno, dove si è evidenziato che l'infrastruttura stradale corre quasi sempre a raso e non vi sono idonee altezze per la realizzazione di manufatti idraulici che possano incrementare il ruolo di sottopassi faunistici.

#### 9.4 Paesaggio e territorio

L'intervento ricade in aree assoggettate a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142, comma 1 lett. c), f) e g) del D.Lgs. 42/2004, in quanto ricadente quasi totalmente all'interno del Parco della Valle del Ticino, per tratti in aree boscate, e nell'area di rispetto del torrente Arno e anche del Torrente Riale e Tenore. Il Proponente al cap 2.2.9.2. del RPA sostiene che *“lungo il percorso dell'area di progetto non sono presente particolari valenze storico-artistiche o archeologiche”*. Il Proponente allega al RPA il parere della Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Como, Lecco, Monza-Brianza, Pavia, Sondrio e Varese, che recita *“Per quanto concerne gli aspetti di tutela archeologica, presa visione dello studio specifico presentato, redatto ai sensi dell'art. 25 del D. Lgs. 50/2016 e secondo le modalità previste dalle Linee guida per la procedura di verifica dell'interesse archeologico e individuazione di procedimenti semplificati (DPCM 14.02.2022), si concorda in linea di massima con le valutazioni ivi indicate, che hanno individuato un potenziale rischio di interferenza di alcuni dei lavori previsti con depositi archeologici eventualmente conservati nel sottosuolo. Considerata tuttavia l'entità degli interventi di scavo e le possibili caratteristiche degli eventuali rinvenimenti, che non dovrebbero in alcun modo pregiudicare la fattibilità dell'opera, si ritiene di poter sostituire i sondaggi preventivi previsti dalla normativa con una sorveglianza archeologica in corso d'opera, condotta da operatori qualificato (archeologi) che opereranno con la direzione scientifica dell'archeologo responsabile di questo Ufficio, ma con oneri a carico della committenza”*.

Al cap. 2.2.5.2 *“Le aree agricole e i sistemi culturali”* dello SPA (elaborato T00IA20AMBRE01B), il Proponente illustra come l'area in esame, nelle zone non urbanizzate o industrializzate, è utilizzata per le colture agrarie in larga parte estensive (sia erbacee che legnose). Le attività agricole riguardano perlopiù il settore florovivaistico e in minima parte la coltivazione di cereali. L'allevamento non risulta presente nell'area di diretto interesse progettuale. Non sono evidenziate interferenze con produzioni agricole di pregio ai sensi del D. Lgs 228/01.

In considerazione della mitigazione paesaggistica e delle esigenze di natura progettuale atte alla realizzazione della nuova infrastruttura, il Proponente prevede una serie di interventi illustrati nelle tavole *“Planimetria generale interventi di inserimento paesaggistico e ambientale”* Tav. 1 e 2 (ref. T00IA20AMBPL02A e T00IA20AMBPL03A), riguardanti le opere a verde.

Tali interventi sono concentrati sulle scarpate laterali di alcune zone poste ai margini della strada. Per le caratteristiche di queste aree, strette e lunghe, solamente in alcuni casi si riesce a procedere con l'inserimento di specie arbustive (oltre i 3 metri dal limite stradale) mentre in nessuna area è possibile inserire specie arboree in quanto le aree a disposizione sono troppo ridotte e non superano i 10 metri di larghezza minimi richiesti dal codice della strada. Le sezioni tipo degli interventi di inserimento paesaggistico e ambientale sono presenti nell'elaborato T00IA20AMBSZ01A.



Nella scelta delle specie vegetali è stata individuata una lista di specie arboree e arbustive, suddivisa per tipologie di intervento (che considera il paesaggio agricolo – tipologia PA, il paesaggio infrastrutturale – PI e il paesaggio boschivo – PB). Ciascuna è stata verificata nei diversi documenti inerenti i temi ambientali, ecologici e paesaggistici, tra cui: Regolamento ENAC e ENAV, Black list delle specie vegetali esotiche invasive stilata dalla Regione Lombardia. Vengono poi descritti, in modo approfondito, i sesti d'impianto e le specie utilizzate nei vari interventi. Il Proponente sottolinea come tutti i dimensionamenti dei diversi sesti d'impianto proposti sono in conformità con le normative in termini di distanza della vegetazione dal limite stradale e dal confine di proprietà, in riferimento al D. Lgs. 285/92 - Nuovo codice della strada e regolamenti edilizi dei comuni in cui l'intervento ricade.

L'inerbimento di rilevati e trincee stradali, delle piccole aree intercluse e delle rotatorie con specie erbacee autoctone e l'inserimento di filari e siepi con specie autoctone indicate del Proponente, hanno l'obiettivo di rinaturalizzare l'area, oltre anche a ricucire la trama dei campi e a potenziare la connettività ecologica. Infine, il Proponente cita l'inserimento di fasce arboreoarbustive lungo i corsi d'acqua principali attraversati dall'opera in modo da potenziare la dotazione vegetazionale igrofila esistente e di rafforzare la funzionalità connettiva ed ecologica degli stessi. Il Proponente non ha fornito dettagli rispetto la tipologia di inerbimento e le caratteristiche delle fasce arboreoarbustive lungo i corsi d'acqua principali attraversati dall'opera (pur citando l'intenzione di intervento al cap.6.6 Biodiversità” dello SPA pag 298/335).

Rispetto a quanto richiesto dal MASE, prot. CTVIA – 4841 del 15/04/2024, punto 7.2 riguardante chiarimenti sull'“inerbimento arbustivo” e le tipologie di vegetazione e composizioni proposte, il Proponente specifica che per “inerbimento arbustivo” all'interno del paesaggio agricolo PA1, paesaggio boschivo PB1 e paesaggio infrastrutturale PI1, la progettazione di sesti d'impianto che prevedano l'inerbimento delle aree indicate e la piantumazione di specie arbustive selezionate a seguito di verifica dei vari regolamenti come ENAC, ENAV e della black list delle specie vegetali esotiche invasive della Regione Lombardia. Gli inserimenti saranno ad “agopuntura” del verde per una rinaturalizzazione dei bordi stradali, riqualificando sia l'area stradale passante all'interno del bosco, sia l'area infrastrutturale che taglia il centro urbano.

Il Proponente riferisce inoltre che, in riscontro alla richiesta MASE 10.1 del suddetto documento di richiesta di integrazioni, *“nelle successive fasi progettuali sarà condiviso il progetto delle opere a verde e di mitigazione con il Parco del Ticino.”*

In merito alla richiesta del MASE al punto 11.1, il Proponente riferisce che: *“non si riscontrano tratti interclusi o dismessi a seguito delle opere di adeguamento di progetto”.*

## **9.5 Rumore e vibrazioni**

Il progetto presentato, è corredato da documentazione di previsione di impatto acustico, redatta da tecnico competente in acustica, impostata in termini di confronto tra AO e PO; per la fase PO viene considerata già realizzata la Bretella di Gallarate che, nel tratto sotteso, drenerà parte del traffico che attualmente fluisce lungo la S.S. 336. Viene inoltre redatta una valutazione previsionale per la fase di cantiere. A tale proposito l'osservazione MASE prot. CTVIA – 4841 del 15/04/2024, punto 3.2, chiede che “riguardo alla fase di cantiere, in caso di sovrapposizione delle lavorazioni dell'opera in progetto con quelle della bretella di gallarate, si chiede di fornire valutazioni riguardo agli impatti cumulativi delle stesse”. Il Proponente aggiorna

quindi al capitolo 8 di valutazione degli impatti cumulativi, in rosso nella “Relazione Studio Preliminare Ambientale - T00IA20AMBRE01B”, dal quale emerge che dall’analisi del cronoprogramma dei lavori della SS336 rispetto alla Bretella di Gallarate, riportata nella “Relazione sulla cantierizzazione - T00CA00CANRE01B” in rosso, non vi saranno impatti cumulativi dati dai cantieri dell’opera in progetto con quelli della Bretella di Gallarate.

Quindi, i cantieri delle due infrastrutture saranno operativi nello stesso periodo, corrispondente a circa 19 mesi, da settembre 2025 ad aprile 2027, ma, data la collocazione dei cantieri stessi, SS336 con cantieri operativi a ovest, e Bretella di Gallarate con attività di cantiere che si estende verso nord-est, le aree di lavoro saranno spazialmente distanti per tutta la durata delle attività. Al termine dei 19 mesi e, quindi, delle attività di cantiere della Bretella di Gallarate, le attività di cantiere dalla SS336 si sposteranno dal km 3+500 al km 0+000, quindi, successivamente all’entrata in esercizio della Bretella di Gallarate, il traffico potrà beneficiare della nuova viabilità riducendo il traffico sulla SS336, con conseguenti effetti migliorativi sulla circolazione durante la fase di cantiere.

Pertanto, conclude il Proponente: *“non si rilevano impatti cumulativi per la componente rumore durante le fasi di cantierizzazione dei due progetti, anzi, l’entrata in esercizio della Bretella di Gallarate da aprile 2027, consentirà di ridurre il contributo acustico dato dal traffico sulla infrastruttura SS336, potenzialmente presente in fase di cantiere”*.

In relazione alla richiesta al punto 3.3 del documento di richiesta di integrazioni del MASE in merito ai certificati di taratura, il Proponente fornisce tali certificati del CAL200 s.n. 0471 nella “Relazione acustica - T00IA22AMBRE01B” - allegato 2, ultima pagina, mentre il certificato del fonometro L&D mod. 824 SN 2521 è già presente a pag. 41 dell’Allegato 2 stesso.

Nella valutazione previsionale d’impatto acustico per la fase di cantiere, viene esplicitamente escluso che vi siano attività di cantiere previste in periodo notturno (in risposta all’osservazione MASE prot. CTVIA – 4841 del 15/04/2024, punto 3.1). Per i superamenti registrati nei ricettori adiacenti al cantiere CO.02, si prevede di impiegare una barriera di altezza 3 m sia sulla area di stoccaggio che su quella di carico e scarico. Tuttavia, aggiunge il Proponente, permanendo un ricettore residenziale, l’R\_668, su cui si presentano livelli diurni che superano il limite di emissione, in considerazione del fatto che è già stata prevista una barriera, che i contributi del solo cantiere sono notevolmente più contenuti di quelli indotti dal traffico circolante sulla SS336 non si ritiene di agire ulteriormente in termini di mitigazioni o di contenimento dell’orario di lavoro.

La documentazione di previsione di impatto acustico relativa alla fase di esercizio riporta stime che non risultano transizioni tra AO e PO da condizioni di conformità a condizioni di non conformità.

Si ritiene, in conclusione, che il progetto in valutazione risulti compatibile con gli aspetti relativi all’impatto acustico. Nonostante siano già presenti nella configurazione attuale dell’infrastruttura, delle barriere acustiche, alcuni edifici, sia di tipo residenziale, che terziario, che sensibile, hanno richiesto l’inserimento di una nuova barriera acustica o una modifica (innalzamento/allungamento) di una esistente. Poiché le barriere acustiche esistenti non risultano più idonee (ammalorate/fatiscenti), nell’ottica di riqualificazione e messa in sicurezza dell’infrastruttura, il Proponente specifica che si prevede la sostituzione delle stesse e la realizzazione di nuove,

come risultato dalla simulazione acustica. Le barriere di progetto sono elencate nella tabella del cap. 6.2 “Rumore” dello SPA (pagg.266-267/280) e rappresentate nella tavola T00IA22AMBPL33A.

## 9.6 Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti

Non è stata considerata la componente Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti in quanto non rilevante per la tipologia di opera in esame. Pertanto non si riscontrano impatti relativi alla componente.

## 9.7 Salute umana

In apposita sezione, il Proponente illustra come l’impatto dell’opera in progetto sulla componente “Salute pubblica” discende dagli impatti sulle componenti “Rumore” e “Aria e clima”. A tale proposito in relazione alle modellazioni acustiche che hanno mostrato la presenza di diversi superamenti dei limiti di legge nel corso della fase di cantierizzazione presso i ricettori in prossimità del cantiere CO.02, si prevede di impiegare una barriera di altezza 3 m sia sulla area di stoccaggio che su quella di carico e scarico. Per quanto riguarda il ricettore residenziale, l’R\_668, su cui si presentano livelli diurni che superano il limite di emissione, in considerazione del fatto che è già stata prevista una barriera, che i contributi del solo cantiere sono notevolmente più contenuti di quelli indotti dal traffico circolante sulla SS336 il Proponente non ritiene di agire ulteriormente in termini di mitigazioni o di contenimento dell’orario di lavoro.

Per quanto riguarda i superamenti legati all’operatività dell’infrastruttura allo stato di progetto, si prevede la realizzazione di barriere antirumore volte alla mitigazione dell’impatto.

Il posizionamento delle barriere permette di mitigare, di conseguenza, l’impatto della rumorosità delle lavorazioni di cantiere e dell’opera stessa sulla popolazione.

Per quanto riguarda l’impatto sulla salute, legato alla modifica della qualità dell’aria in fase di cantiere, saranno adottate tutte le misure previste dalle buone pratiche di cantiere descritte nel precedente capitolo 9.4 della presente valutazione, mentre in fase di esercizio la realizzazione degli interventi previsti sull’infrastruttura attualmente esistente non determina un incremento del traffico, ma consente il raggiungimento di una maggiore velocità limite di percorrenza in sicurezza. Sostiene inoltre il Proponente, che con *“l’adeguamento in termini strutturali e di sicurezza dell’infrastruttura e delle opere d’arte esistenti consente un corretto e regolare flusso di traffico e, pertanto, potrebbe generare un impatto positivo rispetto alla progettazione precedente, favorendo la riduzione di aree di concentrazione delle emissioni in atmosfera di eventuali sostanze inquinanti generate dal traffico”*.

Il Proponente aggiunge inoltre: *“Si evidenzia infine che, nell’ambito della Conferenza dei Servizi del 20/04/2023, l’Agenzia di Tutela della Salute dell’Insubria (ATS) ha affermato con protocollo n.0040030 del 06.04.2023 che “non si rilevano per gli aspetti igienico-sanitari di competenza, elementi ostativi al progetto, in quanto l’intervento configurato apporta, non solo un miglioramento funzionale della circolazione, ma anche un innalzamento della sicurezza del sistema rispetto all’infrastruttura attuale”*.

## 9.8 Terre e rocce da scavo

La gestione dei materiali da scavo è trattata dal Proponente nei documenti “Relazione del piano di gestione delle materie” e “Relazione sulla cantierizzazione”, aggiornati a maggio 2024 secondo quanto richiesto ai punti

6.1 e 6.2 del documento MASE prot. CTVIA – 4841 del 15/04/2024. Il cantiere dell'opera porterà alla produzione di 59.137,81 mc di scavo. Viene stimato un quantitativo riutilizzabile all'interno del cantiere per rilevati pari a complessivi 29.568,91 mc, mentre la rimanente quota sarà destinati ad impianti di trattamento rifiuti. In merito alla presentazione del Piano di gestione delle materie per la quantità dei materiali da scavo che si intende riutilizzare, il Proponente afferma che procederà all'elaborazione di tutta la documentazione funzionale a dettagliare il bilancio materie e ad approfondire gli aspetti utili all'elaborazione di un documento idoneo, nella successiva fase progettuale, a seguito della conclusine della presente procedura di verifica di assoggettabilità a VIA e in relazione ai pareri acquisiti.

## 9.9 Aspetti socio economici

Nella documentazione viene precisato che il progetto rientra tra le opere finanziate dal Decreto Olimpiadi Milano – Cortina 2026 e prevede una serie di interventi volti anche al miglioramento della sicurezza stradale. La S.S.336 nella sua configurazione attuale presenta una serie di aspetti critici quali, elevato livello di incidentalità, uno sviluppo insufficiente delle corsie di immissione e diversione, dimensioni delle banchine ridotte, presenza di punti singolari nello spartitraffico, barriere acustiche carenti e vetuste, limiti di velocità e spazi di visibilità non adeguati.

Non vengono trattati altri aspetti di natura socio-economica.

## 10. Progetto di Monitoraggio Ambientale

In riferimento alle richieste al punto 8 del documento MASE prot. CTVIA – 4841 del 15/04/2024 in merito al PMA, il Proponente fornisce le seguenti risposte.

*Richiesta 8.1 - In merito alla collocazione del tracciato in zone di rispetto dei pozzi ad uso potabile definite con criterio temporale, tra cui sono coinvolti direttamente dal tracciato i pozzi numerati come 10.2 e 16 dove saranno vietate l'immisione nel sottosuolo di acque meteoriche provenienti dalla sede stradale e la costruzione di bacini di contenimento disperdenti o trincee drenanti, si chiede di prevedere un sistema impermeabile per l'allontanamento delle acque di dilavamento che convogli gli scarichi al di fuori delle zone di tutela indicate.* A tal riguardo il Proponente, come indicato anche per il punto 4.1. nella documentazione integrativa in risposta alle richieste MASE (prot. CTVIA – 4841 del 15/04/2024, punto 4. Acque sotterranee), specifica che nel tratto dei pozzi suddetti si innesta la nuova Bretella di Gallarate e, pertanto, non è previsto alcun allargamento della piattaforma stradale esistente della S.S. 336. Il progetto, di conseguenza non prevede alcuna modifica e/o integrazione rispetto ai sistemi di smaltimento delle acque di dilavamento già previsti nell'ambito dell'intervento Bretella di Gallarate.

*8.2 Rumore a) Predisporre un piano di monitoraggio acustico sia per la fase post operam sia per la fase di cantiere, individuando idonei punti di controllo (da riportare in idonee schede identificative), finalizzato a verificare le stime prodotte e alla gestione di eventuali criticità che*

*dovessero emergere, oltre a quelle già messe in luce (cfr. R\_668 per la fase di cantiere e S7 e T16 per la fase di esercizio), tenendo conto anche del limite differenziale. In particolare:*

*- il piano di monitoraggio per la fase di cantiere dovrà essere sviluppato tenendo conto del cronoprogramma dei lavori, prevedendo adeguate tempistiche e numero di monitoraggi distribuiti nel tempo si chiede di prevedere idonei punti di controllo per i percorsi di cantiere utilizzati dai mezzi di approvvigionamento/smaltimento materiali;*

*per la fase post operam le misurazioni dovranno essere condotte subito dopo il termine dei cantieri con traffico in regime ordinario;*

*le schede di monitoraggio dovranno riportare: la tipologia del ricettore (residenziale, commerciale, produttivo ecc.); il numero dei piani; la geolocalizzazione edificio; la geolocalizzazione relativo punto di misura; la classificazione acustica; i limiti vigenti; ecc..*

Il Proponente recepisce quanto indicato nella Relazione del “Piano di Monitoraggio Ambientale Preliminare, elaborato T00IA28AMBRE01A”.

#### 8.3) Suolo:

*- Predisporre un piano di monitoraggio per le aree di cantiere temporaneo destinate a ripristino delle condizioni di Ante Operam (AO) a conclusione dei lavori (per tali operazioni si rimanda a quanto indicato nelle linee guida Arpa (...));*

Il Proponente indica che nel “Piano di Monitoraggio Ambientale Preliminare – elaborato T00IA28AMBRE01A”, per la componente in esame, al capitolo 5, saranno riportati i vari elementi richiesti.

*- Proporre, anche per l'intervento compensativo, un piano di monitoraggio che permetta di verificare nel tempo lo stato di salute pedologico e vegetazionale dell'area interessata;*

Il Proponente ha previsto un monitoraggio anche per l'intervento compensativo. In particolare, è stato previsto il capitolo 5.5 specifico per il suolo/stato di salute pedologico e il capitolo 6.5 specifico per lo stato di salute vegetazionale. Si rimanda al documento per ogni ulteriore dettaglio.

8.4) Biodiversità *"Prevedere l'analisi, in fase di ao, della composizione floristica delle cenosi che, lungo il tracciato stradale della ss 336, saranno interessate dalle opere in progetto al fine di predisporre opportune misure sia per la gestione della rimozione ed asportazione delle specie alloctone (ad es. in corrispondenza dei previsti allargamenti), sia in generale per il loro controllo in tutte le aree che saranno oggetto di movimentazione terra e sugli eventuali cumuli di terreno naturale accantonati, secondo la strategia regionale per il controllo e la gestione delle specie aliene invasive (...)."*

Al capitolo 6 del PMA, viene definito il monitoraggio della vegetazione, con attenzione alle specie alloctone, che si ritiene esaustivo e coerente con quanto richiesto. Tuttavia, si richiede di estendere il periodo di monitoraggio della vegetazione ad almeno 5 anni.

In considerazione del fatto che il progetto prevede delle opere di mitigazione, definite nella documentazione come un “inserimento ad agopuntura del verde per una rinaturalizzazione dei bordi stradali”, meritevoli di monitoraggio nel tempo per capirne l’evoluzione e quindi la funzionalità.

## 11. VALUTAZIONE DI INCIDENZA

In merito alla **valutazione dell’incidenza dell’opera** su specie e habitat della Rete Natura 2000, considerata la tipologia degli interventi, la distanza dai siti e la generale antropizzazione del contesto in cui l’opera è collocata, si ritiene che il progetto in esame non determinerà incidenze significative. L’area in esame, infatti, ricade piuttosto lontana dalle aree protette come di seguito esposto:

- – a 4.000 m dalla ZSC IT2010011 “Paludi di Arsago”
- – a 5.000 m dalla ZSC IT2010010 “Brughiera de Vigano”
- – a 3.350 m dalla ZSC IT 2010012 “Brughiera del Dosso”;
- – a 3.900 m dalla ZSC IT 2010013 “Ansa di Castelnovate”;
- – a 7.500 m dalla ZSC IT2010014 “Turbigaccio Boschi di Castelletto, Lanca di Bernate”
- – a 3.350 m dalla ZSC IT IT2080301 “Boschi del Ticino”

Il Proponente ha predisposto apposito modello di screening di incidenza corrispondente all’elaborato T00IA27AMBRE01A.

## 12. OSSERVAZIONI E PARERI PERVENUTI E CONSIDERATI

Si è specificamente analizzato e tenuto conto dei seguenti pareri, contributi, osservazioni, controdeduzioni:

N.	Autore osservazione/parere	Protocollo MASE	Data	Contenuto in sintesi
	Regione Lombardia	MASE 0153531	20/08/2024	esprime <u>parere favorevole all’esclusione di Valutazione di Impatto Ambientale</u> , subordinato al fatto che il Proponente metta in atto gli accorgimenti descritti
	Parco Lombardo della Valle di Ticino	Mase 0130658	15/07/2024	vengono espresse osservazioni riguardanti in particolare gli impatti cumulativi del progetto in esame con i lavori della bretella di Gallarate in corso di realizzazione e il <u>parere favorevole in merito allo screening di Valutazione di incidenza ambientale</u>
	Provincia di Varese	Mase 0128668	11/07/2024	esprime perplessità riguardanti in particolare la proposta di compensazioni ambientali elaborata attraverso l’applicazione del metodo STRAIN e in conclusione esprime <u>parere favorevole alla non assoggettabilità a VIA</u> del progetto
	Parco Lombardo della Valle di Ticino	MASE 32252	20/02/2024	venivano richieste integrazioni in particolare sugli interventi di trasformazione del bosco e i passaggi faunistici esistenti e potenziali

	Provincia di Varese	MASE n. 30931	19/02/2024	venivano richieste integrazioni in particolare riguardo i volumi di traffico indotto in fase di cantiere e l'interferenza dell'infrastruttura con l'entrata in esercizio della Bretella Gallarate
	Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Como, Lecco, Monza-Brianza, Pavia, Sondrio e Varese	prot. MASE-204296 (allegato)	13/12/2023	parere favorevole ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs. 42/04 parere di tutela paesaggistica e Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico in allegato ai documenti tecnici presentati dal Proponente con nota acquisita al prot. MASE-204296 in data 13/12/2023. "...si ritiene di poter sostituire i sondaggi preventivi previsti dalla normativa con una sorveglianza archeologica in corso d'opera, condotta da operatori qualificato (archeologi) che opereranno con la direzione scientifica dell'archeologo responsabile di questo Ufficio, ma con oneri a carico della committenza".

### 13. VALUTAZIONE DEL PROGETTO TENUTO CONTO DELLE OSSERVAZIONI, DEI PARERI E DEI CONTRIBUTI PERVENUTI:

#### 13.1 Con riferimento alle caratteristiche e alla localizzazione del progetto, nonché alle caratteristiche dell'impatto potenziale:

Alla luce di quanto emerso dalla lettura della documentazione comprendente le analisi sulle matrici ambientali e relative considerazioni sulle mitigazioni, si ritiene che il progetto non comporti significativi impatti potenziali.

#### 13.2 Con riferimento all'utilizzazione di risorse naturali:

La documentazione presentata è esaustiva in quanto il Proponente nello SPA descrive e illustra gli interventi necessari all'adeguamento dell'infrastruttura riportando le modalità di scavo e relativa tipologia dei materiali utilizzati nella realizzazione dei rilevati il riutilizzo parziale dei materiali provenienti dagli scavi dotati di caratteristiche idonee allo scopo. L'utilizzazione di risorse naturali risulta essere contenuta: il progetto prevede la modifica di un tratto stradale già esistente e l'impronta a terra resterà pressoché invariata; nello SPA il Proponente riferisce che la realizzazione di svincoli ed opere d'arte, comporterà inevitabilmente un'impronta a terra dell'intera infrastruttura con una conseguente variazione dell'uso del suolo e sottrazione di superficie principalmente a destinazione d'uso agricolo, specificando che il suolo sottratto: *"non presenta, allo stato attuale, un valore ecologico significativo dal momento che, pur trattandosi di suolo permeabile, esso rappresenta prevalentemente la separazione tra ciglio stradale e opere di delimitazione di proprietà ANAS; non si ritiene dunque necessario implementare compensazioni su tali suoli. Laddove l'intervento dovesse estendersi oltre l'attuale sedime stradale, si apporranno migliorie alle aree permeabili"*. Si evidenzia che come illustrato dal Proponente, *"alla conclusione dei lavori di realizzazione dell'infrastruttura stradale di progetto, le aree in corrispondenza delle quali è prevista la localizzazione dei siti di cantiere e della relativa*

*viabilità, nonché quelle soggette a movimentazione delle terre (scavi, riporti, ecc.) nell'intorno dell'asse viario di progetto, verranno restituite alla destinazione d'uso attuale."*

### **13.3 Con riferimento alla produzione di rifiuti, all'inquinamento e alle externalità ambientali:**

- la documentazione presentata è esaustiva in quanto il Proponente descrive le fasi del cantiere e come i prodotti delle attività previste in progetto classificati come rifiuti e non riutilizzabili in sito verranno gestiti in idonei impianti di smaltimento (materiali di fresatura sovrastruttura stradale, materiali di scavo, demolizione di calcestruzzo armato e non armato). Il Proponente presenta un'analisi territoriale, sviluppata in un ambito sufficientemente esteso intorno all'area d'interesse, per l'individuazione di siti estrattivi e impianti di smaltimento/recupero attivi, utilizzabili rispettivamente per l'approvvigionamento di materiali utili per la realizzazione delle opere previste e per il conferimento/recupero dei materiali non riutilizzati nell'ambito dell'intervento. L'indicazione della ubicazione planimetrica dei siti è contenuta all'interno del progetto. Nei documenti "Relazione del piano di gestione delle materie" e "Relazione sulla cantierizzazione", aggiornati a seguito della richiesta di integrazioni a maggio 2024, il Proponente illustra come il cantiere dell'opera porterà alla produzione di 59.137,81 mc di scavo e relativa gestione. Viene stimato un quantitativo riutilizzabile all'interno del cantiere per rilevati pari a complessivi 29.568,91 mc, mentre la rimanente quota sarà destinati ad impianti di trattamento rifiuti. Il PUT verrà predisposto nella sua forma definitiva, nelle fasi successive del progetto, come indicato dal Proponente stesso;
- nell'ottica della corretta gestione dei rifiuti generati dalla realizzazione dell'opera, l'interferenza può considerarsi trascurabile;
- la gestione ivi proposta risulta essere adeguata;
- riguardo detta Componente, non emergono significativi impatti potenziali.

### **13.4 Con riferimento agli aspetti socio-economici:**

Nella documentazione viene precisato che il progetto rientra tra le opere finanziate dal Decreto Olimpiadi Milano – Cortina 2026 e prevede una serie di interventi volti anche al miglioramento della sicurezza stradale della S.S.336 che al momento presenta una serie di aspetti critici quali, in primis un elevato livello di incidentalità.

Non vengono trattati altri aspetti di natura socio-economica.

### **13.5 Con riferimento al rischio di gravi incidenti e/o calamità:**

Dall'analisi di quanto presentato dal Proponente, non sono emersi potenziali rischi di gravi incidenti e/o calamità.

### **13.6 Con riferimento alle emissioni in atmosfera**

La documentazione presentata è esaustiva in quanto il Proponente ha integrato rispetto a quanto richiesto dal MASE. In conclusione, le emissioni di sostanze inquinanti generate nel periodo di cantiere risultano limitate



nel tempo e con concentrazioni ridotte. In tale fase il Proponente indica al cap 6 “MITIGAZIONI AMBIENTALI PREVISTE” e 6.1 “ARIA E CLIMA” pag. 291/335 dello SPA, misure mitigative che si ritengono utili al fine di minimizzare gli effetti, in particolare per la riduzione delle concentrazioni di PM10. Per quanto riguarda l’impatto potenziale degli inquinanti in atmosfera generati dalle emissioni dei veicoli verificabili in fase di esercizio, è correlato unicamente ad eventuali aumenti delle emissioni legati all’eventuale aumento delle velocità visto l’ampliamento dell’asse stradale, non è infatti previsto un aumento del traffico veicolare in PO rispetto alle condizioni AO. Il confronto presentato fra le stime delle emissioni annue nei due scenari, considerando la variabile “velocità” come descritto al cap. 9.1 della resente relazione, stima una maggiore produzione di NOx e CO, e una riduzione di PM10 e PM2.5. Fra le mitigazioni individuate dal Proponente, vi è la prevista sostituzione e realizzazione di barriere acustiche lungo la viabilità, che permetteranno anche di schermare parzialmente la propagazione di inquinanti verso le aree abitate prossime all’infrastruttura.

Nel complesso, pertanto, l’impatto sul comparto atmosfera del progetto proposto, non appare significativo.

### 13.7 Con riferimento alla componente suolo e sottosuolo, ambiente idrico

Si ritiene possibile affermare che gli impatti generati sulla **Componente Suolo e Sottosuolo** originati dal progetto in esame, siano contenuti. Tuttavia, per quanto concerne la fase di cantierizzazione, al fine di limitare ulteriormente gli impatti relativi alla perdita di suolo e alla modifica di uso suolo, pur trattandosi di occupazioni temporanee, in corrispondenza delle aree adibite a cantiere si prevede l’accantonamento del terreno vegetale durante la fase di approntamento del cantiere e il successivo ripristino al termine delle lavorazioni. In questo modo sarà possibile ottenere la ricostituzione dello stato agricolo preesistente. Si evidenzia che sono inoltre previsti interventi vegetazionali mediante la realizzazione di opere a verde. L’effettuazione di scavi che potranno determinare la perdita di suolo, la modifica della originale morfologia del terreno e la formazione di rilevati, oltre che la costruzione di ponti e cavalcavia, possono influire, se non correttamente gestiti in fase di cantiere, sulle caratteristiche qualitative del suolo.

Si ritiene possibile affermare che gli impatti generati sulla Componente **Ambiente idrico** generati dal progetto in esame non siano rilevanti in quanto il progetto prevede un idoneo sistema di raccolta delle acque meteoriche di dilavamento sulla piattaforma stradale, inoltre al fine di preservare lo stato qualitativo delle acque sia superficiali che sotterranee, è previsto un opportuno sistema di depurazione. In merito all’interferenza della S.S. 336 con il Torrente Arno, il Proponente dichiara che la modalità di raccolta delle acque di piattaforma in corrispondenza dell’interferenza non viene modificata rispetto allo stato attuale. Non sono, inoltre, previste immissioni nel torrente a monte dell’attraversamento in grado di modificare le storiche condizioni di deflusso, rispetto all’interazione del tracciato con la zona di rispetto dei pozzi ad uso potabile (pozzi 10.2 e 16 nel PGT del Comune di Gallarate) non è previsto alcun allargamento della piattaforma stradale esistente della S.S. 336. Siccome la S.S. 336 interferisce con le fasce fluviali del Piano di Assetto Idrogeologico (PAI), ai sensi dell’art. 38 del Titolo II “Norme per le fasce fluviali” delle Norme di Attuazione del PAI, si evidenzia che il Proponente dovrà corredare il progetto con uno studio di compatibilità idraulica, da sottoporre al parere dell’Autorità

competente (AIPO), rispettando le indicazioni contenute nella L.R. 4/2016 in merito agli aspetti di Polizia idraulica.

### **13.8 Con riferimento alla componente biodiversità, aspetti naturali, ecosistemi, paesaggio:**

La documentazione presentata è esaustiva in quanto presenta adeguate valutazioni sulle interferenze tra l'opera e le componenti biotiche.

Dall'analisi di quanto presentato dal Proponente vengono riscontrati impatti potenziali, circa la sottrazione di habitat e biocenosi, in quanto l'asportazione di terreno vegetale in corrispondenza sia delle aree adibite a cantieri, sebbene temporanea, risulta certa così come dichiarato anche dal Proponente, il quale prevede di mitigare tale impatto mediante il ripristino dello stato ante operam delle aree di cantiere che, considerata la destinazione d'uso attuale (uso agricolo a prevalenza di seminativi), consistono nel ripristino dello stato agricolo preesistente. Dal momento che il terreno impiegato per i cantieri risulta essere per lo più a prato/foraggiere (come indicato dal Proponente) verrà trattato lo strato superficiale per una profondità di almeno 30 cm (preferibile rispetto ai 20 cm indicati in altri capitoli dello SPA), con ripiantumazione delle specie preesistenti. Vengono inoltre previsti inerbimenti delle scarpate di rilevati e trincee stradali, delle piccole aree intercluse e delle rotatorie con specie erbacee autoctone, si prevede l'inserimento di fasce arboreoarbustive lungo i corsi d'acqua principali attraversati dall'opera pur mancando il dettaglio progettuale e indicazioni tecniche sull'inerbimento.

Il passaggio faunistico presso varco della Rete Ecologica nel comune di Cardano al Campo verrà riqualificato senza apportare modifiche strutturali.

Non sono rilevati impatti significativi sulla componente paesaggistica in quanto il progetto comporta l'adeguamento di una infrastruttura esistente.

### **13.9 Con riferimento alla componente acustica:**

La documentazione presentata è esaustiva in quanto il Proponente presenta documentazione di previsione di impatto acustico, redatta da tecnico competente in acustica, impostata in termini di confronto tra AO e PO (per la fase PO viene considerata già realizzata la Bretella di Gallarate che, nel tratto sotteso, drena parte del traffico che attualmente fluisce lungo la S.S. 336. Viene inoltre redatta una valutazione previsionale per la fase di cantiere. In relazione ai superamenti registrati nei ricettori adiacenti al cantiere CO.02, il Proponente prevede l'impiego di apposite barriere per la mitigazione. Non sono inoltre previste lavorazioni in ore notturne. Nell'ambito delle attività di adeguamento dell'infrastruttura, le barriere acustiche esistenti (ammalorate/fatiscenti) nell'ottica di riqualificazione e messa in sicurezza dell'infrastruttura, verranno sostituite, come risultato dalla simulazione acustica. Si ritiene, che il progetto in valutazione risulti compatibile con gli aspetti relativi all'impatto acustico.

### **13.10 Con riferimento alle radiazioni ionizzanti e non ionizzanti:**

Non sono previsti impatti generati sulla componente da radiazioni ionizzanti e non ionizzanti in quanto non rilevante per la tipologia di opera in esame.

### **13.11 Con riferimento alla componente salute umana:**

La documentazione presentata è esaustiva in riferimento alla caratterizzazione di questa componente. In relazione agli impatti sulle componenti ambientali aventi potenzialmente maggiori effetti sulla salute della popolazione, si ritiene di concordare col Proponente che: *“l’attività in progetto non potrà generare impatti potenzialmente significativi sulla componente salute umana, fatta salva l’adozione, in fase di cantiere, delle necessarie misure tecniche idonee per limitare ogni possibile emissione molesta.”*

### **13.12 Con riferimento alla componente rocce e terre da scavo:**

La documentazione presentata è relativa alla gestione delle materie. Il Piano di gestione delle materie prevede il riutilizzo in situ di parte dei materiali scavati. Il Proponente afferma che procederà all’elaborazione di tutta la documentazione funzionale a dettagliare il bilancio materie e ad approfondire gli aspetti utili all’elaborazione di un documento idoneo, nella successiva fase progettuale, a seguito della conclusione della presente procedura di verifica di assoggettabilità a VIA e in relazione ai pareri acquisiti.

Pertanto, il Proponente/Esecutore dei lavori, prima dell’inizio dei lavori, dovrà presentare all’Autorità Competente ARPA Lombardia il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi di quanto previsto dal DPR 120/2017, tenendo conto anche di quanto contenuto nelle osservazioni della Regione Lombardia pervenute durante le consultazioni pubbliche. Infatti, nell’ambito di tali osservazioni, la Regione Lombardia afferma quanto segue:

- *“alcuni punti di indagine, presenti nei rapporti di prova inerenti alla caratterizzazione ambientale preliminare, recano superamenti dei limiti di colonna A tab. 1 allegato 5 titolo V parte IV del D.lgs 152/06. Si richiama che, qualora non venissero attribuiti i limiti di colonna B alle aree di pertinenza di tracciati stradali, dovranno essere riconsiderati i superamenti riscontrati in riferimento a tali valori.*
- *non si concorda in merito all’applicazione dell’incertezza negativa indicata dal Laboratorio per la valutazione dei rapporti di prova come invece riportato a pagina 502 della Relazione del piano di gestione delle Materie. In proposito si informa che il Consiglio SNPA con Delibera n.168/2022 del 25/05/22, ha disposto la sospensione del termine di applicazione obbligatoria per i laboratori SNPA dei Criteri condivisi del Sistema per la stima e l’interpretazione dell’incertezza di misura e l’espressione del risultato. Nelle more della definizione delle modalità di applicazione delle regole decisionali approvate da parte del MASE, le Agenzie proseguono con l’applicazione delle regole decisionali dell’Agenzia, secondo la quale non si ritiene maturo l’utilizzo dell’incertezza di misura*

*nei procedimenti di bonifica. Pertanto, analogamente, ARPA Lombardia applica il medesimo criterio per i dati forniti da laboratori esterni al sistema SNPA;*

- si evidenzia che l'applicazione dei limiti delle CSC del D.M. 46/2019 è possibile solo nelle aree agricole effettivamente deputate alle produzioni agroalimentari così come definite all'art. 1 del citato D.M. e che, ad ogni buon conto, stante comunque il rilevamento dei superamenti di tali CSC nei punti PZ-A8 bis e PZ-A12 bis, si ritiene che ANAS debba provvedere all'invio della comunicazione ex art. 245 c.2 del D.lgs 152/06, anche se il nuovo Layout del campo base CO.01 parrebbe abbia escluso l'area sottesa a tali punti di indagine. ”*

Si fa presente, inoltre, al Proponente che, per la gestione dei materiali escavati in regime di rifiuto, nell'ottica dell'art. 179 del D. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., se idonei in virtù della loro caratterizzazione analitica, occorre prediligere il conferimento dei materiali a centri di recupero autorizzati, piuttosto che a smaltimento finale in discarica.

### **13.13 Con riferimento alla V.Inc.A**

Il documento di screening di incidenza è sufficiente e non si evidenziano interferenze dirette e indirette sulle aree SIC, ZPS.

## **14 CONCLUSIONI**

- Considerato infine che l'esito positivo della verifica di assoggettabilità a VIA consente la formulazione di prescrizioni, “per corroborare la scelta minimalista effettuata” (Cons. St. 5379/2020);
- dette prescrizioni non rappresentano “un rinvio a livello di progettazione esecutiva di nuove scelte progettuali o nuove valutazioni circa gli impatti delle opere sui vari profili ambientali o in merito ai rischi derivanti dall'esecuzione degli interventi, bensì l'opportuna e consapevole imposizione di ulteriori controlli e verifiche proprie dell'azione di “sorveglianza ambientale”, da effettuarsi anche prima che il Proponente dia avvio alle operazioni di trasformazione del territorio”, in quanto circoscritte a: atti procedurali (quali provvedimenti che dispongono la trasmissione di documentazione tra Enti ed Amministrazioni interessate alla realizzazione dell'opera); mitigazioni e raccomandazioni cantieristiche utili anche al Proponente in quanto assenti al livello progettuale sottoposto alla verifica di assoggettabilità a VIA; monitoraggi (prescrizioni che impongono il controllo dello stato in cui si trova l'ambiente rispetto alla situazione “ante opera”);
- considerata l'esaustività della documentazione presentata;
- considerata l'utilità pubblica del progetto proposto, volto a migliorare le condizioni di sicurezza e utilizzo di un tratto viario a intenso traffico, oggi caratterizzato da una serie di criticità che ne richiedono la risoluzione;

**Tutto ciò premesso e considerato**

**la Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS,**

**Sottocommissione VIA**

**per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell’istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere**

**esprime il seguente**

**MOTIVATO PARERE**

- La Valutazione di Incidenza a livello di Screening (Livello I) sui siti Natura 2000 presenti nell’area vasta ha chiarito che le azioni di progetto non comportano incidenze significative dirette, indirette sui siti Natura 2000 indicati e non si ritiene necessario procedere con le successive fasi di valutazione;
- Il progetto denominato **“Giochi olimpici e paralimpici Milano Cortina 2026 - Opera pubblica: S.S. 336 -Riqualificazione Busto Arsizio/Gallarate/Cardano”** non determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto **non deve essere sottoposto al procedimento di VIA** secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D. Lgs.n.152/2006 e s.m.i. con le seguenti condizioni ambientali:

<b>Macrofase</b>	<b>ANTE-OPERAM</b>
<b>Fase</b>	Fase di progettazione esecutiva
<b>N. condizione ambientale</b>	1
<b>Ambito applicazione</b>	Aspetti progettuali (effetti cumulativi)
<b>Oggetto della prescrizione</b>	<p>In relazione con quanto connesso alla realizzazione dei lavori della SS 341 – bretella di Gallarate, la progettazione esecutiva dovrà farsi carico delle soluzioni tecniche più adeguate connesse alla perdita e impermeabilizzazione di suolo, con riguardo alle <u>ricadute sul comparto idrico</u>, anche a fronte di possibili problematiche sul deflusso delle acque, connesse agli eventi meteo intensi e di tener conto, per la organizzazione dei lavori delle eventuali <u>interferenze tra aree di cantierizzazione e i relativi cronoprogrammi</u>.</p> <p>Sempre in riferimento agli effetti cumulativi in relazione alla realizzazione della SS 341 bretella di Gallarate, in sede di progetto esecutivo dovranno essere approfondite in appositi elaborati e/o</p>

	relazioni i rapporti e le connessioni tra opere di mitigazione dei due progetti in modo da assicurare coerenza e continuità ai fini ecologici e paesaggistici (essenze utilizzate, sesti di impianto, ecc).
<b>Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza</b>	Prima dell'inizio dei lavori.
<b>Ente vigilante</b>	MASE
<b>Enti coinvolti</b>	Parco Lombardo della Valle del Ticino

<b>Macrofase</b>	ANTE-OPERAM
<b>Fase</b>	Fase di progettazione esecutiva ed autorizzativa
<b>N. condizione ambientale</b>	2
<b>Ambito applicazione</b>	Componente vegetazionale/forestale
<b>Oggetto della prescrizione</b>	Oltre alla necessità di acquisire la necessaria autorizzazione relativa alla trasformazione del bosco (per la quale dovrà prodursi una relazione specifica, con tavola dedicata, che evidenzi le aree oggetto di trasformazione e le particelle catastali e che distingua tra boschi e formazioni vegetali di altro tipo, e tra trasformazione definitiva e temporanea), il Proponente, soprattutto per gli aspetti connessi anche alla fase di cantierizzazione, deve operare, in sede di progetto esecutivo, ogni possibile riduzione delle aree di trasformazione del bosco.
<b>Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza</b>	Prima dell'inizio dei lavori.
<b>Ente vigilante</b>	Regione Lombardia
<b>Enti coinvolti</b>	-

Macrofase	ANTE-OPERAM
Fase	Fase di progettazione esecutiva
N. condizione ambientale	3
Ambito applicazione	Aspetti progettuali – mitigazioni/compensazioni
Oggetto della prescrizione	In relazione allo studio prodotto dal Proponente tramite metodo di cui al D.D.G. 4517/2007 (c.d. metodo STRAIN) per la valutazione delle dimensioni di superficie da proporre a livello compensativo in aree esterne rispetto a quelle di intervento, come richiesto dalla Regione Lombardia, l'intervento compensativo prioritariamente, dovrà consistere in interventi di de- impermeabilizzazione di superfici attualmente impermeabili all'interno del territorio dei comuni interessati. Le aree andranno individuate attraverso confronto con enti territoriali e comuni interessati nelle successive fasi progettuali. In tale contesto gli interventi dovranno ispirarsi a quelli previsti dall'Allegato VII del Regolamento (UE) 2024/1991 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2024.
Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza	Prima dell'inizio dei lavori
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	Regione Lombardia

Macrofase	ANTE-OPERAM
Fase	Fase di progettazione esecutiva

<b>N. condizione ambientale</b>	4
<b>Ambito applicazione</b>	Aspetti progettuali/mitigazioni e compensazioni
<b>Oggetto della prescrizione</b>	<p>Rispetto al progetto delle opere a verde, in sede di progetto esecutivo, il Proponente deve fornire una specifica relazione degli interventi di inserimento Paesaggistico-Ambientale con relative tavole.</p> <p>Il Proponente inoltre deve fornire specifici dettagli circa la tipologia di inerbimento e le caratteristiche tecniche e di inserimento delle fasce arboreoarbustive lungo i corsi d'acqua principali attraversati dall'opera (menzionati nello SPA).</p> <p>Si chiede che progetto delle opere a verde e di mitigazione sia condiviso preliminarmente con il Parco del Ticino.</p>
<b>Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza</b>	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
<b>Ente vigilante</b>	Mase
<b>Enti coinvolti</b>	Parco Lombardo della Valle del Ticino

<b>Macrofase</b>	ANTE-OPERAM
<b>Fase</b>	Fase di progettazione esecutiva
<b>N. condizione ambientale</b>	5
<b>Ambito applicazione</b>	Aspetti progettuali/mitigazione atmosfera e rumore
<b>Oggetto della prescrizione</b>	Le <u>barriere antirumore</u> dovranno essere dotate di accortezze progettuali tali da ridurre il rischio di collisione per l'avifauna. Si



	<p>prediligano pannelli fonoisolanti opachi (legno, metallo) o se si preveda l'uso di superfici trasparenti si prevedano idonee serigrafie per segnalare la presenza (si precisa che le serigrafie di volatili si sono rilevate meno efficaci di altre che prevedono specifici reticoli di punti o linee opacizzati).</p> <p>In aggiunta a quanto previsto si ritiene essere buona prassi posizionare, per la fase di cantiere, adeguate <u>barriere antipolvere</u> a protezione dei recettori più esposti, qualora necessario, in base ad argomentate segnalazioni della popolazione interessata, ove non siano già presenti barriere acustiche che possano svolgere anche questa funzione.</p>
<b>Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza</b>	Prima dell'inizio dei lavori
<b>Ente vigilante</b>	MASE
<b>Enti coinvolti</b>	Parco Lombardo della Valle del Ticino

<b>Macrofase</b>	ANTE-OPERAM
<b>Fase</b>	Fase di progettazione esecutiva
<b>N. condizione ambientale</b>	6
<b>Ambito applicazione</b>	Progetto di Monitoraggio Ambientale
<b>Oggetto della prescrizione</b>	<p>Nel PMA esecutivo è necessario fornire evidenza della corrispondenza dei punti di monitoraggio con il recettore critico T16, per cui i dati previsionali indicano un livello acustico PO uguale al limite indicato dalla normativa; rettificare con le corrette indicazioni territoriali il paragrafo 7.3.1 del PMA Preliminare. Dovrà essere indicata l'estensione superficiale dei cantieri, al fine di comprendere l'idoneità del numero di indagini proposto; dovrà essere previsto il campionamento composito in affiancamento al campionamento puntuale presso lo scavo del profilo pedologico; la fase di PO dovrà essere suddivisa in PO1 (a conclusione dello smantellamento delle</p>

	<p>aree di cantiere, prima del ripristino pedologico: monitoraggio finalizzato alla valutazione dello stato di pulizia delle aree e delle condizioni del terreno in posto) e PO2 (a conclusione del ripristino pedologico: monitoraggio finalizzato alla valutazione delle qualità pedologiche del terreno ripristinato); dovrà essere adottato lo strumento “Suolo Obiettivo” (Linee Guida ISPRA 65.2/2010), ai fini della valutazione dei dati di PO. I parametri e le proprietà minime da includere nel Suolo Obiettivo dovranno includere: Spessore, Colore (tavole Munsell), Scheletro, Sabbia, Tessitura, pH, Sostanza organica, Azoto totale, Calcare totale, Calcare attivo.</p> <p>Il PMA prevede una fase di monitoraggio PO per il suolo presso le aree di compensazione della durata di 4 anni (tabella 5-5). In merito alla metodica adottata, qualora il primo anno non rilevasse criticità, si ritiene possibile limitare il set analitico dal secondo anno ai soli parametri pedologici: Scheletro, Tessitura, pH, Carbonio organico, Azoto totale. Il PMA dovrà quindi essere aggiornato prima dell’avvio dei lavori per quanto riguarda l’ubicazione dei punti. Il PMA del suolo deve, inoltre, prevedere un inquadramento pedologico dettagliato, che deve illustrare le tipologie pedologiche presenti (Tassonomia WRB e Soil Taxonomy), descrivendo, come richiesto dalle linee guida SNPA 28/2020, sia la composizione chimico-fisica che la biologia, e individuando la genesi e l’evoluzione dei processi pedogenetici locali per le differenti tipologie pedologiche.</p> <p>Per il monitoraggio della vegetazione, con attenzione alla diffusione di <u>specie alloctone</u> sia all’interno dei cantieri che nelle aree destinate al recupero finale, si richiede di estendere il periodo di monitoraggio della vegetazione ad almeno 5 anni, o comunque sino a completo attecchimento degli impianti.</p> <p>Si richiede un monitoraggio attraverso indagini specifiche anche sulla componente faunistica, compresa quella del comparto idrico.</p> <p>Le attività previste dal PMA devono essere condivise e meglio dettagliate con ARPA Lombardia e i risultati – sin dalla fase di ante operam – valutati congiuntamente con la stessa. Le attività previste dal PMA con riferimento a vegetazione, fauna e comparto idrico devono essere condivise e meglio dettagliate anche con gli uffici competenti del Parco della Valle del Ticino, e i risultati - sin dalla fase di ante operam - valutati congiuntamente con gli stessi.</p>
<b>Termine per l’avvio della verifica di ottemperanza</b>	Prima della cantierizzazione.
<b>Ente vigilante</b>	MASE

<b>Enti coinvolti</b>	ARPA Lombardia; Parco Lombardo della Valle del Ticino
-----------------------	---

<b>Macrofase</b>	ANTE-OPERAM
<b>Fase</b>	Fase di cantiere
<b>N. condizione ambientale</b>	7
<b>Ambito applicazione</b>	Gestione cantieri
<b>Oggetto della prescrizione</b>	Per quanto concerne gli impatti sulla viabilità di competenza provinciale, si richiede che nel piano di cantiere si preveda di limitare i flussi di traffico dei cantieri operativi evitando i transiti nell'ora di punta mattutina (7.30-8.30) e pomeridiana (17.30- 18.30).
<b>Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza</b>	Prima dell'inizio dei lavori
<b>Ente vigilante</b>	Provincia di Varese
<b>Enti coinvolti</b>	-

**Il Coordinatore della Sottocommissione Via**

---